LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMTS — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

25 Octobre 1902 — N° 215.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE. . . . . 500 fr

(Cliché Chiesi).

LES CRACKS DU VÉLODROME BUFFALO

Notre photographe a été assez heureux pour réunir en un seul cliché, les meilleurs coureurs actuellement à l'entraînement à la petite piste de Neuilly. En voici les noms, chaque ligne correspondant à une rangée de personnages, en commençant par le bas du virage. Au pied, M. Marais, chronométreur officiel.

Lecœur. — Thomas. — Piard. — Bouhours jeune.
Méline. — Grosjean. — Victor Breyer.
Nitram. — Vanderstuyft. — Petit-Breton.
Danjou. — Porcher. — Thé. — Simon.
Fossier. — Réaumur. — Carapezzi. — Grogna.
Singrossi. — Guydo. — Robert Coquelle. — Meyers. — Pastaire.
Soler. — Momo. — Rutt.
Lorrain. — Taylor. — Hoffmann.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

La Semaine de Chantilly,
par Franc-Picard.

Le Circuit de l'Hérault,
par Georges Prade.

Bald contre Ellegaard,
par André Foucault.

Les Régates de l'Hélice Club,
par Henri Philippe.

etc., etc.,

☘

Nos abonnés ont pu constater que, depuis la semaine dernière, nous avons changé notre mode d'emballage.

Plusieurs plaintes nous étaient, en effet, parvenues, contre le fâcheux état dans lequel notre revue arrivait aux destinataires, après être passée entre les mains de l'administration des Postes. Après divers essais, nous avons définitivement adopté un emballage formé d'un tube de carton de petit diamètre et d'épaisseur assez forte pour braver les coups de tampons les plus officiels et les plus violents.

Nous espérons que nos abonnés nous sauront gré de cette amélioration et nous leur serons reconnaissants de nous signaler, d'une façon générale, toutes les irrégularités qui pourraient se produire dans leur service.

☘

Pour répondre à de nombreuses demandes qui nous sont parvenues de la part de nos lecteurs, désireux d'avoir des photographies originales des clichés parus dans la *Vie au Grand Air*, nous avons décidé de créer un " *Office photographique* " qui est, dès à présent, en mesure de livrer les épreuves photographiques de la plupart de nos illustrations.

Voici le tarif adopté :

En 9/12, l'épreuve non collée.....	2 »
— collée sur gros carton biseauté or.	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée.....	2 50
— collée sur gros carton biseauté or.	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise.....	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent être adressées à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris, et porter la mention *Office photographique*.

Joindre à chaque commande le montant en mandat-poste et ajouter 50 centimes pour les frais de port et d'emballage.

L' " *Office photographique V. G. A.* " se charge également de tous travaux sur commande.

Le tarif ci-dessus ne comporte que le prix de *l'épreuve* et non le *droit de reproduction*.

☘

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

☘

Sur tous les Pianos

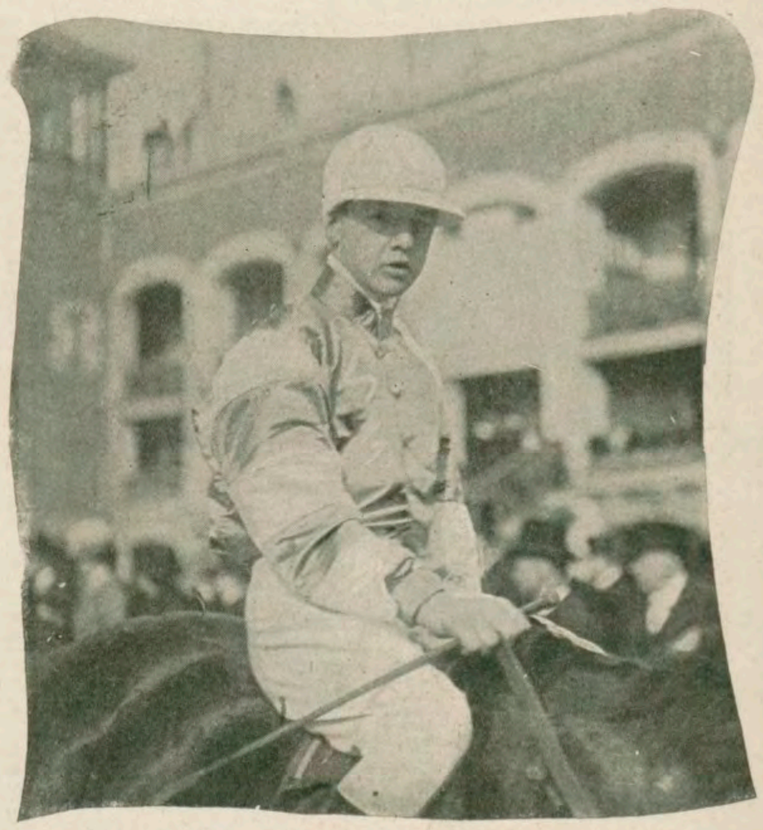
MUSICA

24 pages de musique nouvelle
20 pages de gravures
spécimen contre 1 franc.

« Jockeys Américains »

Le comité de la Société d'Encouragement vient de prendre une décision très grave, mais qui sera approuvée par tous les vrais sportsmen : par application de l'article 78 du code des courses, il a retiré aux deux jockeys américains, John William Reiff et Milton Henry, l'autorisation de monter partout où le code des courses est en vigueur, et rayé leur nom de la liste des jockeys admis à monter. Cette mesure très rigoureuse a été décidée à la suite d'une longue enquête faite en même temps par les Commissaires des courses et par la Sûreté Générale. Bien que les délibérations du Comité de la Société d'Encouragement aient été tenues secrètes, les deux principaux faits qui ont motivé cette exclusion des champs de courses seraient d'après les on dit, le « tirage » par Milton Henry de La Loreley dans le Grand Prix de Paris, pour lequel le jeune jockey aurait touché 30 000 francs, et le tirage de St-Saulge par J. Reiff, qui rapporta au jockey occasionnel de l'écurie St-Phalle la somme de 10 000 francs.

La leçon portera ses fruits, nous en sommes certains, et les Américains, dorénavant, se tiendront sur leurs gardes. Il en est, certes, de très honnêtes parmi eux, qui montent régulièrement, et les fautes de quelques-uns ne doivent pas retomber sur tous. Mais cette exécution était nécessaire, surtout après les incidents de ces dernières semaines.



John William Reiff.

Ce jockey, convaincu d'avoir tiré St-Saulge, entraîné à Maisons-Laffitte chez Cook, entraîneur de MM. de St-Phalle et Charron vient de se voir retirer sa licence.

Une caricature de Tod Sloan ayant paru en Amérique au moment du départ du jockey pour l'Europe.

✣ ✣ ✣

M'ÉTAIS-JE trompé lorsque j'écrivais dans la *Vie au Grand Air*, il y a quelques semaines, qu'avant longtemps certains jockeys américains auraient fui nos champs de courses français volontairement ou... les gendarmes aux trousses ? En ai-je reçu des lettres anonymes d'insultes et de menaces ? C'était donc que j'avais quelque peu raison — je pressentais ce qui allait arriver.

Messieurs les jockeys américains ont fait verser plus d'encre en une quinzaine que leurs confrères anglais ou anglo-français depuis l'institution des courses.

La monte dite américaine a certes du bon, à la condition de ne point l'exagérer, du reste, elle a été adoptée aussi bien en France qu'en Angleterre par tous les jockeys assez jeunes pour pouvoir modifier leur manière de monter. Elle a des inconvénients aussi, car le poids du cavalier portant entièrement sur l'avant-main du cheval, l'homme a moins d'assiette et si l'animal fait un faux pas, s'embarrasse les jambes de devant ou met le pied dans un pli de terrain, il se brise facilement la jambe à hauteur du paturon, c'est l'accident d'Holocauste en Angleterre, celui de Mavronero à Deauville. Il faut donc un juste milieu, et je citerai comme bonne position celle de G. Stern, de J. Childs qui, pour ses débuts sur une piste française, a si bien fait triompher La Camargo, d'Alec Carter et de quelques autres encore.

Du turf américain, l'Europe ne connaissait, il y a quelques années, que ces fameux trotteurs, tels que Maud S., St-Julien, dont les records fantastiques faisaient rêver nos amateurs de trotting; puis nous eûmes le double succès d'Iroquois à M. Pierre Lorillard dans le Derby et le St-Léger anglais, le triomphe de Keen à M. Foxhall,

Milton Henry, « en petite tenue », sur le terrain des Aigles, à Chantilly.

dans notre Grand Prix, mais on ne comptait pas encore avec l'Amérique.

Enfin Tod Sloan vint et le premier en Europe
Inventa pour courir des moyens tout nouveaux.

Tod Sloan fut en effet le créateur du genre, l'inventeur de la monte américaine, en même temps que le

Tod Sloan, élève chauffeur, à Maisons-Laffitte chez M. Charron, élève gentleman-rider.

manager et le pionnier des jockeys américains de ce côté de l'Atlantique. Ce petit bonhomme, d'une intelligence remarquable, d'une audace de Yankee, travailla d'abord l'Angleterre ; puis il fut appelé, il y a trois ans, par un propriétaire français désireux de confier un de ses chevaux à ce jockey qui s'était acquis rapidement, par ses victoires successives, une si grande réputation en Angleterre. La position de Tod Sloan, très critiquable au point de vue de l'esthétique, étonna d'abord, mais on s'y habitua en somme assez vite. A la suite d'incidents qu'il est inutile de rappeler, le Jockey Club anglais retira sa licence à Tod Sloan, qui — Barnum au petit pied — vint s'installer en France suivi de son... personnel de jockeys, les Reiff, M. Henry, Rigby, Mac Intyre, etc., et d'un certain nombre de compatriotes, propriétaires de moralité douteuse comme les Kemp et les Burns que la police expulsa, et bookmakers véreux comme Korn et Ross qui ont fui avant d'attendre les gendarmes. Tod Sloan sut habilement faire de la réclame autour de son nom et de sa méthode, si bien que les propriétaires français s'arrachèrent à prix d'or les élèves de M. Sloan.

Le petit Américain jouait gros jeu, il perdait avec désinvolture; à Deauville, cette année, il y eut, au sujet de certains règlements, quelques scènes violentes, dont les habitués du pesage ont certainement gardé le souvenir : Sloan restait impassible, fumant toujours son gros cigare ; entre temps, il s'adonnait à l'automobile, un de nos constructeurs en vue l'initiait à ce sport, remerciement bien dû des leçons de monte que lui avait données le jockey. En effet, si M. Charron est devenu propriétaire, souvent heureux, d'une écurie de courses, s'il a comme gentleman-rider, cueilli quelques lauriers sur nos hippodromes, complétant ceux cueillis sur les pistes des vélodromes, lorsqu'il était un des coureurs fameux, et dans les épreuves automobiles, c'est à Tod Sloan qu'il le doit; il fut, du reste, son seul et unique élève en France.

Certes, avant de venir en Angleterre, puis en France, les jockeys américains avaient triomphé sur les champs de courses de la Louisiane, du Kentucky, du Maryland etc.; de la Nouvelle-Orléans à Chicago, de New-York à San-Francisco, ils avaient pris part à tous les grands meetings d'outre-Atlantique. Presque tous sont originaires de Californie : Tod Sloan, Spencer, M. Henry, Bullmann Mourne, Mac Intyre, J. et C. Reiff, ces deux derniers ont, du reste, acheté, il y a quelques mois, dans ce pays de cocagne, au printemps perpétuel, un ranch des plus confortables. D. Maher lui, que nous voyons assez peu en France, est originaire de New-York.

Les jeunes cravaches américaines, les J. Reiff, les Milton Henry, pour ne parler que de ceux-là, avaient des engagements qui atteignaient 75 à 80 000 francs par an, et ces sommes fixes, allouées pour être premier jockey d'une écurie, viennent encore se grossir des montes qui leur sont payées séparément, de trois à six louis, suivant

(Cliché Dubosco.) **Milton Henry.**

La licence de ce jockey vient de lui être retirée pour avoir tiré La Loreley.

Mac Intyre.

Un autre jockey américain suspendu pour désobéissance continue aux ordres du starter.

qu'ils perdent ou gagnent la course, sans compter les cadeaux lorsqu'ils triomphent dans une grande épreuve, et leurs secondes ou troisièmes montes. Nos jockeys anglais sont moins favorisés et le prix le plus élevé — celui qu'a Georges Stern — n'atteint pas 50 000 francs. Aussi, on se demande pourquoi ces deux jockeys ont commis les... illégalités qui leur sont reprochées ? Je ne serais pas éloigné de croire à une sorte de trust américain dont un manager tient les ficelles de direction ; quelques exécutions, des mises à pied, des retraites de licence d'entraîneurs ou de jockeys, le départ précipité sur l'ordre d'un propriétaire, avaient donné l'éveil : la Sureté Générale aidant, les commissaires des courses ont découvert le pot aux roses : j'espère que c'est une leçon autant pour les jockeys que pour les propriétaires dont l'honorabilité est au-dessus de tout soupçon, mais qui ont été coupables d'un trop grand engouement pour ces artistes d'outre Atlantique. Je ne crois pas qu'aucun des jockeys américains venus à la suite de Sloan, ait jamais eu l'intention, au contraire des jockeys anglais, de se fixer en France. Tous habitaient Chantilly, La Morlaye ou Gouvieux, en « meublé ». Tous étaient les locataires de leurs confrères anglais, bien qu'ils ne se fréquentassent point : il y eut même, tant au bar de l'Hôtel d'Albion qu'à celui du Grand-Condé, à Chantilly, des pugilats fameux, dans lesquels les Américains n'eurent point le dessus — Les jockeys anglais eux, n'aspirent qu'à une chose, le cottage à Chantilly ou à Maisons, la vie de famille et le repos gagné avec leurs jambes, leur tête et leur cravache. En Amérique, les jockeys sont menés très durement par les entraîneurs; le célèbre entraîneur propriétaire W. C. Daly ne se gêne pas, quand ses jockeys n'ont point monté aux ordres pour leur envoyer sa botte quelque part, en plein public, à leur rentrée au pesage. En France, ces jeunes jockeys étaient moins tenus en mains, ils en ont trop largement profité. Un propriétaire, et non des moindres, me disait quelques jours avant le retrait de licence de M. Henry et de Reiff: « Il y a des dessous très graves, très graves, une exécution est nécessaire, et puis ces gamins ont ça dans le sang, il faut qu'ils fassent des coups, on a beau les payer cher, c'est comme un braconnier auquel, pour vous débarrasser de ses rapines, vous donnez une place de garde; il faut qu'il braconne et, quand même, il tendra des collets sur votre chasse ! » Déjà Rigby et Mac Intyre, Thorpe s'étaient vu infliger une mise à pied. Bucchanan a repris le chemin de l'Amérique ; mais ce n'est pas seulement les jockeys, les bookmakers véreux, les propriétaires malhonnêtes qu'il aurait fallu atteindre, mais leur entourage ; un cafetier a bien le droit d'expulser un consommateur gênant, nos comités de courses devraient interdire l'accès des hippodromes, au moins du pesage, à ces chevaliers d'industrie connus de tous, vivant de louches métiers, rabatteurs de tripots, incitant au mal les jeunes jockeys et aussi dangereux que des cambrioleurs ou des voleurs de grand chemin.

On dit que Reiff est décidé à intenter un procès à la Société d'Encouragement ; il tient sans doute à ce que le public connaisse les motifs de son exécution ; il me paraît mal conseillé, car si les Commissaires de la Société d'Encouragement aient pris une aussi grave décision, c'est qu'ils avaient des preuves irréfutables.

PAUL MÉGNIN.

Tod Sloan, à Chantilly, donnant une leçon de "monte américaine" à M. Charron.

On remarquera la sollicitude du célèbre jockey pour son élève auquel il raccourcit lui-même les étriers.

Le Meeting de Côte

Deuxième Journée : A Gaillon

La redoute des chronométreurs. — Pour les mettre à l'abri des gêneurs, les organisateurs avaient placé le chronométreur au départ et son secrétaire dans un jardin bien clos, dominant la route.

Nous avons enfin eu, dimanche 12 octobre, à Gaillon, une véritable course de côte qui a été le digne pendant de celle de Château-Thierry.

Je ne sais si la mode prendra de ces courses en partie liée avec revanche, mais il est certain que le résultat final y acquiert une toute autre valeur et une toute autre autorité.

Plus la course est courte et plus le simple résultat d'une manche unique peut en être incertain et faussé. Il est évident que sur un Paris-Vienne ou un Paris-Berlin, on n'a pas à craindre telle aventure, mais sur un kilomètre, on est à la merci du moindre incident. Une erreur en changeant de vitesse, une simple hésitation et, avec ces véhicules qui sont tous maintenant à quelques cinquièmes de seconde les uns des autres, on perd la course.

Dans l'épreuve en deux manches, au contraire, il faut, pour gagner deux fois, une réelle supériorité combinée avec une réelle régularité du véhicule. Si celui qui a manqué une première fois sa course peut se racheter, en revanche, celui qui affirme sa première victoire par une seconde a droit à une mention spéciale.

Hâtons-nous de dire que ce fut très rare et je crois même qu'il n'y a que deux catégories, les deux catégories motocyclettes, où le véhicule vainqueur ait réussit le double event, ce qui montre bien qu'au fond, entre vainqueurs et vaincus, il n'y a pas une différence énorme.

Dans la catégorie voitures, à Château-Thierry, c'était Gabriel qui sur sa Mors prenait nettement l'avantage, disposant de Serpollet et de Panhard ses plus redoutables adversaires.

A Gaillon, c'est Le Blon, éliminé à Château-Thierry par la rupture d'un tendeur de chaîne, qui triomphe et derrière lui, les Panhard, de Heath et de Teste. Gabriel garde pourtant l'avantage au total et donne à la maison Mors la Coupe de la Côte pour cette catégorie.

Dans la catégorie voitures légères, le vainqueur est encore une Serpollet, celle de Rutishauser qui avait fait un très mauvais temps à Château-Thierry et derrière lui vient Théry sur Decauville, premier des véhicules à essence, tandis que le vainqueur Rigolly sur sa Gobron-Brillié ne finit que troisième et son plus redoutable adversaire Baras, quatrième. Tous deux gardent d'ailleurs la première et la seconde place.

Pour ces deux catégories de véhicules, la différence de résultat est en somme assez logique et s'explique très bien par les différences de côte.

Tandis qu'à Château-Thierry, où l'on démarre en côte et où un virage vous force à employer le moteur jusqu'au bout, les véhicules sont purement et simplement classés d'après la force à la jante et le poids, ce qui avantage les deux véhicules qui peuvent monter en quatrième vitesse à prise directe, la Mors, de Gabriel et la Gobron-Brillié, de Rigolly, à Gaillon où l'on aborde la côte après 600 mètres de palier, c'est-à-dire sur la volée et sur l'élan, la vitesse que l'on obtient dans la côte

Les uns déjeûnent dans leur voiture.

Les autres, plus modestement sur l'herbe.

En attendant les concurrents.

M. Coville, maire de Ste-Barbe. — M. Monnier, maire de Gaillon. — M. Max Richard. — Le Ss-Préft de Louviers. — M. Serpollet. — Le Caine de gendarmerie de Louviers.

Les autorités assistant aux courses.

même reste un peu en fonction de la vitesse atteinte en palier, c'est ce qui fait d'abord le triomphe de la Serpollet, c'est surtout ce qui nuit aux véhicules à quatrième vitesse en prise directe. Ceux-ci, en effet, pour pouvoir monter la côte en quatrième et utiliser leur prise directe ont considérablement démultiplié leur quatrième vitesse et, de ce fait, au lieu d'aborder la côte à 110 ou 115 à l'heure comme leurs concurrents, ils l'ont abordée à 90 ou 95 et ils ont de ce fait perdu une partie de leur avantage. On voit combien le problème est délicat.

Tous ces véhicules, dont on pourra d'ailleurs voir la silhouette à quelques pages de cet article, dans notre « Livre d'Or », sont, on le voit, si près l'un de l'autre qu'ils sont susceptibles de s'entrebattre à quelques jours de distance aussitôt que le problème se voit un tant soit peu modifié dans ses données.

Dans la catégorie voiturettes, il y avait un tel écart de force et de vitesse entre la Passy-Thellier et la Clément qu'il semblait impossible que la brillante victoire de la première pût être infirmée dans la seconde manche.

Quelques ratés en grimpant la côte ont permis pourtant à Vonlatum de prendre à Gaillon la première place, sans cependant menacer en quoi que ce soit Thellier pour la première place au total.

Thellier a d'ailleurs montré que son véhicule était également capable de prendre la côte en volée et en y démarrant, car il a battu le record en fin de journée.

Dans la catégorie motocycles, la victoire revient à un vieil engin de 1901, le motocycle Buchet de Loste, avec lequel Rigal, en novembre dernier, enleva déjà le championnat de la côte. Cet engin devait d'ailleurs régulièrement être battu et par les divers autres nouveaux motocycles de Buchet et par la bicyclette Clément à quatre cylindres qui a enlevé la seconde manche et qui, en fin de journée, a monté la côte terrible à 97 à l'heure.

Mais les nouveaux motocycles de Buchet n'étaient pas encore prêts et Holley, le conducteur de la motocyclette à quatre cylindres, a eu besoin à chaque côte d'un double essai pour se donner à lui-même du courage, ce qui est du reste fort excusable.

Si cet engin avait fait en course le temps qu'il a fait en record, 48 et 37 secondes, il gagnait le championnat total de la côte en 85 secondes, soit avec six secondes d'avance sur le premier qui est Loste, assurant la victoire pour deux courses des plus régulières à la maison Buchet.

Il est regrettable que Le Blon ait été victime d'une rupture de tendeur de chaîne à Château-Thierry, car son temps à Gaillon est merveilleux. Tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent la formidable côte que la plupart des cyclistes montent à pied. C'est exactement à 100 à l'heure que Le Blon l'a escaladée avec sa 20 chevaux Gardner-Serpollet, couvrant le kilomètre en 36 secondes, ce qui était, il y a un an environ, le record en palier.

Il faut avoir vu cette ascension folle. La côte de Gaillon accuse une différence de niveau de près de 80 mètres et par conséquent la voiture de Le Blon s'élevait de plus de 2 mètres par seconde sur un plan absolument vertical. Il n'y a pas d'ascenseur qui ait cette vitesse qui correspond à plus de 10 à l'heure, et cette fois ce n'est pas en montant verticalement, c'est en fuyant vers l'horizon que Le Blon atteint cette vitesse colossale.

Il nous faut terminer ce rapide examen de la course par celui de la catégorie motocyclettes qui était, on le sait, double, et comportait deux séries, au-dessus et au-dessous de 30 kilos.

Là, les résultats n'ont pas été changés comme nous le disions plus haut et Lamberjac, vainqueur à Château-Thierry sur Griffon, comme Derny vainqueur sur Clément, ont conservé sans peine leur place. Il faut dire que l'un et l'autre avaient déjà battu le col de Turin et de plus pour ces véhicules extra-légers et à une seule vitesse, la question de la côte n'existe guère.

Jadis, on tenait le pied aux dames pour les mettre en selle sur leur haquenée, aujourd'hui...

Tous deux avaient du reste un engin peu banal, et il faut l'avoir vu monter la côte, l'un à 73 à l'heure et l'autre à 60, pour se rendre compte de ce qu'on peut obtenir avec un poids léger mais bien utilisé.

La deux-cylindres de Derny pesant *29 kilos 700* est certainement l'un des engins les plus extraordinaires qu'on puisse rêver, et il faut lui voir enlever un homme pesant deux fois et demi son poids à 60 à l'heure ! Somme toute, il commence à ne plus y avoir de côtes.

Louis XIV s'est à jamais rendu célèbre auprès du gros public par son : « Il n'y a plus de Pyrénées ».

Pour nous, il n'y a plus de côte, et c'est certainement dans les Alpes et dans les Pyrénées qu'il va falloir aller la chercher.

La course de côte du Ventoux et du Stelvio, voilà ce qu'il faut de plus en plus.

Toujours est-il que ces épreuves de côtes deviennent de plus en plus à la mode.

Jadis, elles formaient l'exception. Avec les véhicules un peu faibles et un peu lourds qu'on possédait alors, avec les autorisations faciles de courses, il était plus intéressant de voir les véhicules aux prises sur leur terrain le plus favorable.

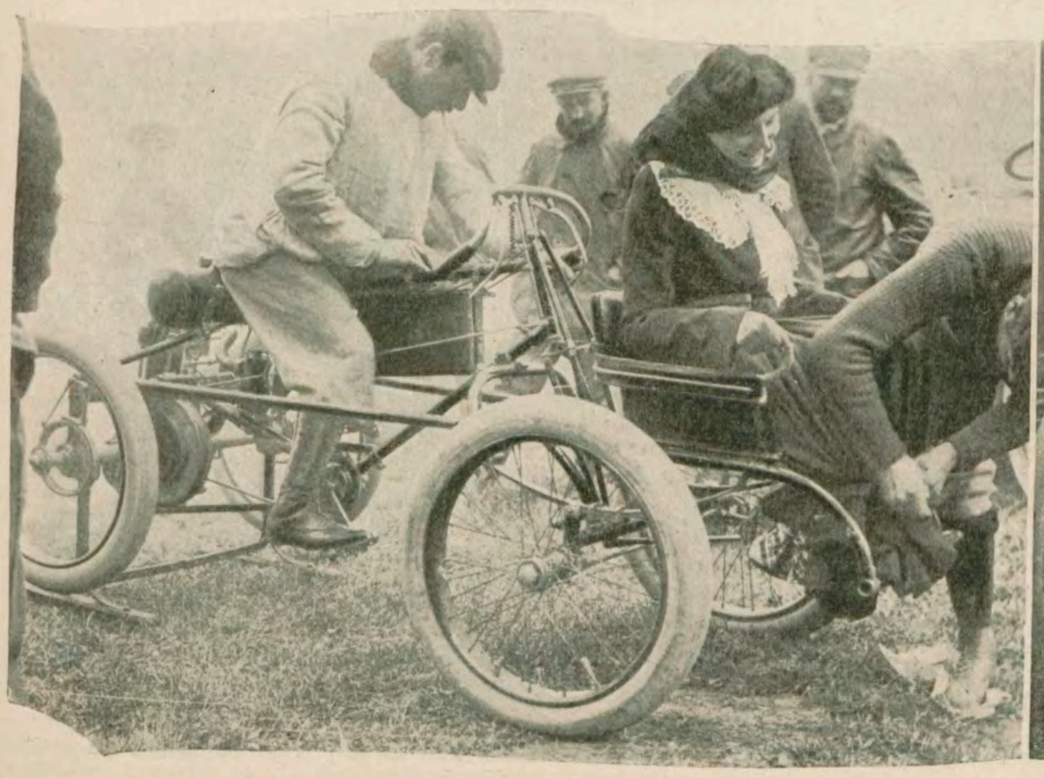
Il n'est jamais bon de chercher les difficultés du premier coup.

Aujourd'hui, au contraire, nous avons vu les véhicules filer en palier à une allure telle qu'on peut dire réellement que c'est la route qui limite la vitesse, la route qui par ses tournants, ses villages, permet en somme très rarement au gros véhicule de course de prendre sa vitesse et de s'étendre. La solution est donc désormais dans ces deux points, ou trouver une course assez longue pour que le véhicule ait besoin sur la route de se ménager, ou trouver une route dont la difficulté soit la même pour tous et soit telle qu'elle suffise à venir à bout des moteurs nouveaux.

L'une inscrit pour un temps très court, il est vrai, la valeur réelle de l'engin, l'autre ne donne qu'un résultat bizarre, amalgame de chance et d'audace, sans intérêt aucun. Et c'est la sincérité que nous voulons avant tout.

(Clichés Branger-Doyé.)

GEORGES PRADE.



Avant de monter la côte avec son frère, Mlle Osmont prend quelques précautions nécessaires.

Le sabre du gendarme prêt à sortir du fourreau dimanche pour arrêter les coureurs sert aujourd'hui, instrument pacifique, à clouer leurs numéros sur les arbres.

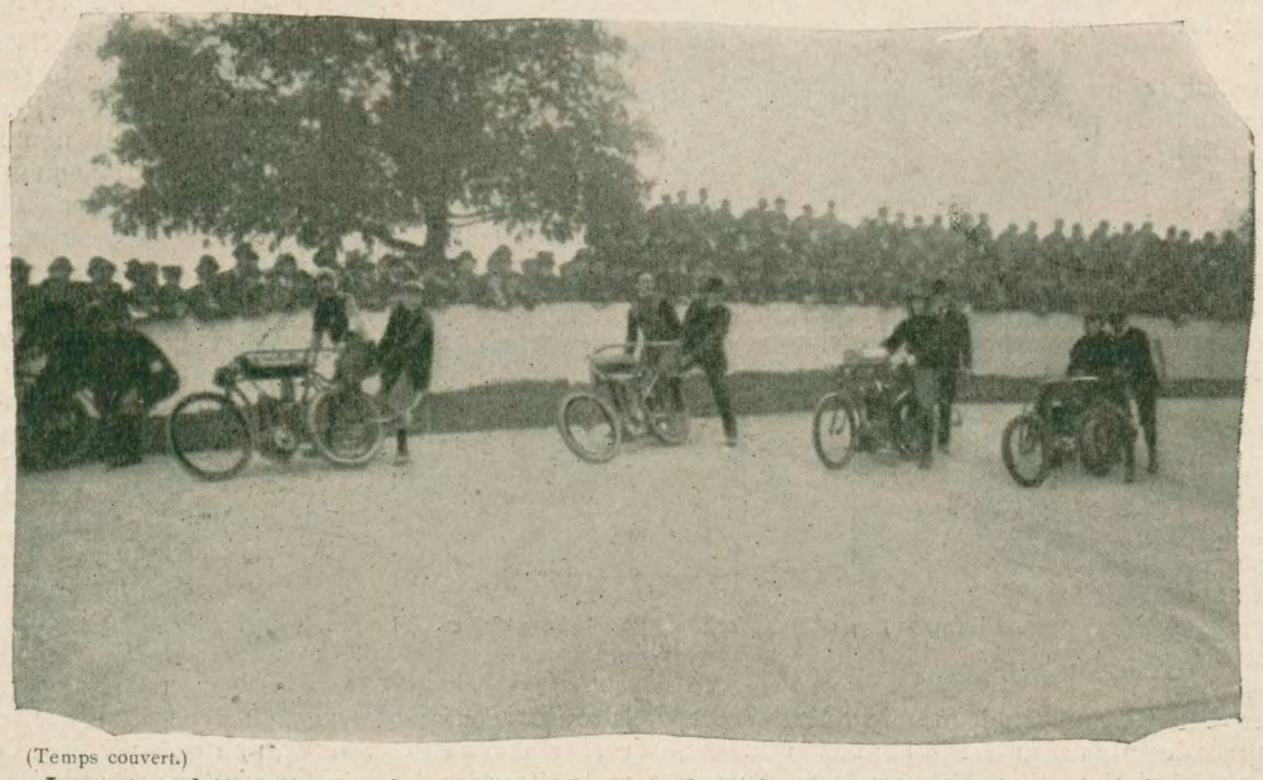
(Temps couvert.)
Elkes. Contenet.
Avant le départ des 80 kilom. (Parc des Princes, 19 octobre).

La Semaine Cycliste

LA COUPE DE LA "VIE AU GRAND AIR". — LA QUESTION DES COUPE-VENT. — VICTOIRE DE HARRY ELKES ET DE TOMMY HALL.

Le challenge de la « Vie au Grand Air », la rencontre de Elkes, Michael et Contenet, au Parc des Princes, l'exhibition de Tonny Hall, à Buffalo contre Bouhours, Gougoltz et Taylor ; tels sont les trois évents cyclistes qui attirèrent, dimanche à Buffalo et au Parc des Princes, un public également nombreux, et à propos desquels nos lecteurs consulteront avec intérêt les notes et les photographies ci-dessous.

Tommy Hall, le nouveau crack de Buffalo, qui vient de battre le record des 10 kilom. en 8 m. 2 s.



(Temps couvert.)
Les motocyclettes attendant leur coureur à la sortie du petit virage (Parc des Princes, 19 octobre).

Il est toujours agréable de faire un sacrifice pour le sport et de contribuer ainsi à sa marche en avant ; il l'est moins de voir que l'idée qui vous avait inspiré ce sacrifice n'a pas été aussi nettement comprise qu'on l'aurait désiré.

C'est ce qui nous arrive pour le challenge de la *Vie au Grand Air*, qui n'a pas eu tout l'intérêt que nous en devions attendre et qu'il aura certainement l'année prochaine, lorsque les sociétés d'amateurs qui tiendront toutes à le disputer, auront pris plus claire connaissance de ses conditions et que ses membres se seront entraînés spécialement pour le disputer. On sait quelles sont ses conditions.

Réservé aux amateurs de l'Union vélocipédique de France et de l'Union des Sociétés françaises de sports athlétiques, il se dispute annuellement par séries, demi-finales et finales de deux clubs représentés par deux coureurs chacun ; chaque coureur étant entraîné par une seule équipe de tandem.

Outre le Challenge d'une valeur de 1 000 francs, représenté par un superbe bronze d'art, « Diane chasseresse », qui demeurera la proprié du club l'ayant conservé pendant trois années consécutives, ou l'ayant gagné trois fois, deux médailles, l'une d'or, l'autre de vermeil, sont affectées chaque année aux deux premiers de la course.

C'est plus qu'il n'en faut, il me semble, pour assurer, au départ de cette course, un nombre de partants considérable. Beaucoup d'autres épreuves sportives, courses à pied, ou challenge de football, qui ne sont pas dotées de récompenses aussi importantes, créent tous les ans dans les sociétés d'amateurs un mouvement très vif.

J'ai dit plus haut, qu'à mon sens, le succès que méritait ce challenge a été faussé cette année par la connaissance incomplète de ses conditions purement sportives.

C'est sur quoi je voudrais insister maintenant.

En fixant la distance à 1 333 mètres, et en autorisant les entraîneurs, le but était des plus simples : permettre à tous les amateurs quels qu'ils soient d'y prendre part.

Domain, 1er. J.-B. Louvet, 2e.
Les gagnants de la course scratch (Parc des Princes, 19 octobre).

Beaucoup d'entre eux qui ne sont pas spécialisés sur la vitesse auraient en effet hésité à entrer en lutte contre des concurrents spécialement entraînés sur les courtes distances, tandis que l'adjonction d'entraîneurs égalisait les chances entre les deux catégories de concurrents, à la condition, naturellement, que les entraîneurs à tandem fussent à la hauteur de la fonction.

C'était donc, à chaque club, de préparer spécialement ses représentants, et de les habituer à ce genre de course, en étudiant attentivement la marche de chacun d'eux, en calculant les conditions les plus favorables dans lesquelles devrait s'effectuer la prise du coureur par les entraîneurs, enfin en habituant les entraîneurs par de fréquents essais à jouer convenablement leur rôle.

Rien de tout cela ne semble avoir été fait malheureusement, et les amateurs se sont présentés au poteau de départ sans la préparation particulière qu'exigeait d'eux un challenge de cette importance.

C'est ce qui nous a valu de la part de nos confrères quotidiens des appréciations peu tendres que je cite impartialement suivant le *Vélo* :

La réunion a débuté par le challenge offert aux amateurs par la *Vie au Grand Air*. Il est regrettable qu'une telle épreuve — dotée d'un objet d'art de 1000 francs — n'ait pas présenté plus d'intérêt.

Véritablement, les amateurs n'ont pas l'air de se soucier qu'ils courent devant le grand public. Il faut espérer que la prochaine fois ils se réhabiliteront. La victoire de Porcher n'en est pas moins belle. Il a remporté série éliminatoire, demi-finale et finale de ce challenge dans un bon style. C'est du reste le seul des engagés qui ait couru intelligemment et qui ait été bien servi par son équipe de tandem.

Et l'*Auto-Vélo* complète :

Le challenge de la *Vie au Grand Air* nous a montré quelques coureurs courageux, Porcher et Giorgis entre autres, mais aussi des équipes de tandems d'une véritable maladresse en fait d'entraînement.

Allons, les amateurs, sachez vous montrer dignes du grand public lorsque vous êtes admis à courir devant lui.

Tommy Hall et son rival Contenet. Le petit stayer anglais offre avec Michael une curieuse ressemblance.

Porcher, du Véloce-Club de Montmartre, arrivé premier dans la Coupe de la *Vie au Grand Air*.

Renaudin, le second équipier du Vélo Club de Montmartre.

J'ajoute ma voix à ce concert en faisant remarquer que les départs n'ont pas été heureux, mais pas du tout, et que le starter n'a jamais su se rendre compte du moment précis ou les entraîneurs étant lancés et les coureurs arrêtés, il convenait de faire partir le coup de pistolet de façon à ce que les reprises pussent s'effectuer à pleine vitesse.

C'est donc uniquement un rendez-vous à l'année prochaine que je donne ici. Je ne doute pas que d'ici là les sociétés cyclistes d'amateurs ne se soient mises en mesure de se présenter au départ mieux préparées.

La finale de cette année, gagnée par Porcher, du Véloce-Club de Montmartre devant Giorgis 2e et Cartago 3e du Cyclist-Club italien, et Renaudin 4e du Véloce-Club de Montmartre donne la victoire au V. C. M.

En remerciant M. Lion, président du V. C. M., de la visite de sympathie qu'il est venu faire lundi à la *Vie au Grand Air*, nous sommes heureux de lui renouveler ici nos félicitations — félicitations que nous l'avons prié de transmettre de notre part aux gagnants.

La saison cycliste tire à sa fin. Il en est temps. Encore que, chaque dimanche, les deux vélodromes fassent salle comble, le jour s'approche où le public se lassera de voir sans cesse les mêmes coureurs disputer les mêmes épreuves. Il serait difficile de rendre les directeurs de vélodromes responsables de cette monotonie.

Le nombre des coureurs est limité, il ne se forme guère de nouveaux hommes et si, par hasard, l'un des anciens vient à sortir de la moyenne, on nous le sert tous les dimanches à la même sauce.

Qu'importe? dira-t-on, si le public est content et s'en contente. Eh parbleu! je le sais bien qu'il s'en contente, mais peut-être parce qu'on ne lui donne pas autre chose.

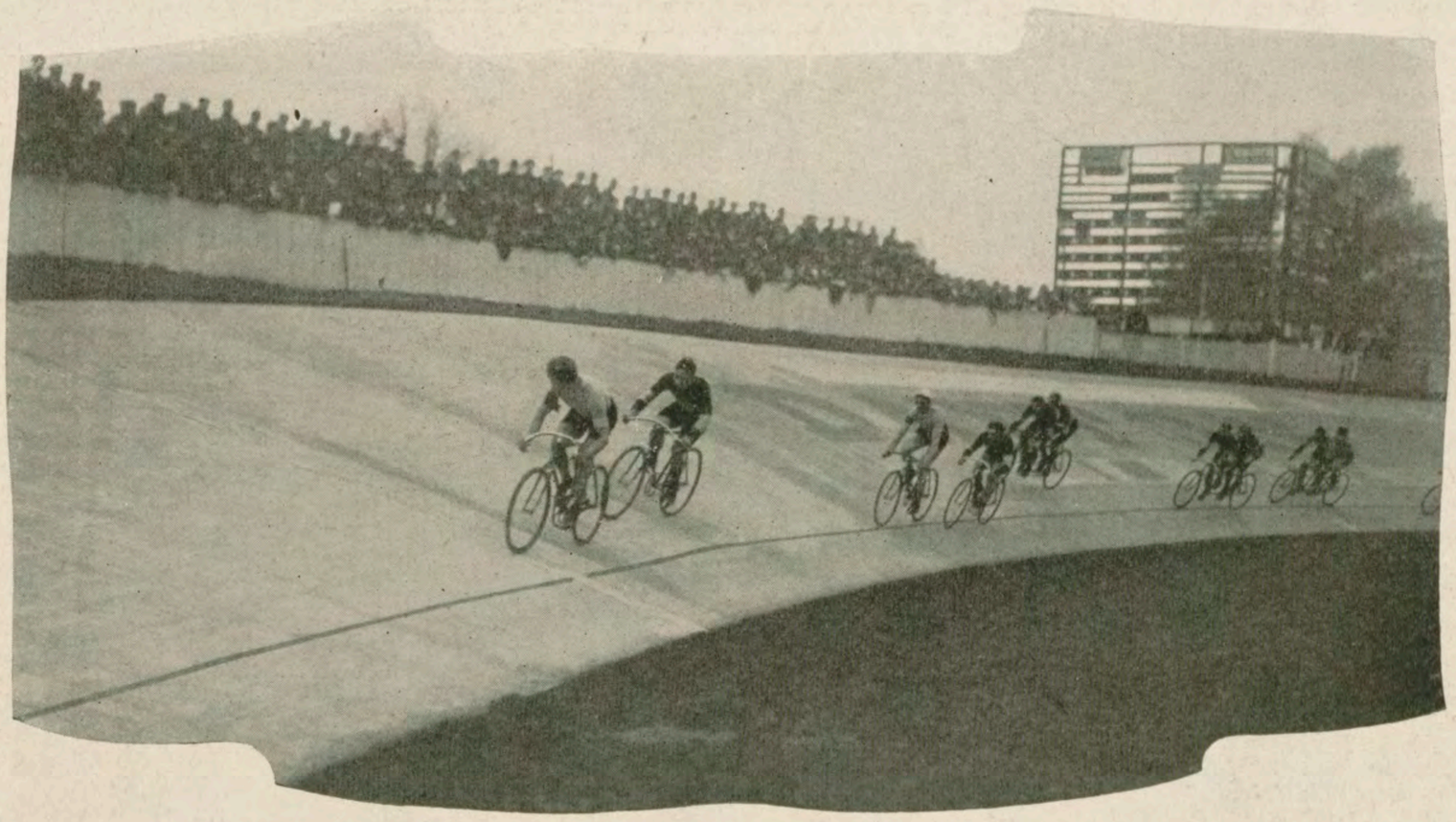
Et puis, voyez-vous, toutes ces exhibitions derrière des pétarades de moteurs, cela me fait le même effet qu'un vaudeville sur Catulle-Mendès et je voudrais, comme il le fait, essayer d'en dégoûter mes contemporains.

Mais je crois que je n'y réussirais pas mieux que lui.

La journée de dimanche nous a permis, d'ailleurs, une intéressante et instructive comparaison. On sait que, au Parc des Princes, les motocyclettes des entraîneurs n'ont plus de coupe-vent, tandis qu'à Buffalo, elles les ont conservés, le résultat n'a pas tardé à être connu. Tandis qu'à Auteuil, Elkes poussé par Michaël et par Contenet, couvrait les 80 kilomètres en 1 heure 8 minutes, faisant 70 kilomètres dans l'heure, à Buffalo, Hall et Taylor marchaient à 80 kilomètres à l'heure.

Les 10 kilomètres étaient couverts en moins de 8 m. 37 s., tandis que Elkes les faisait en 8 m. 46 s., et enfin Hall, dans la dernière manche de 10 kilomètres, battait le record en 8 m. 2 s. : — ce record est non homologuable, malheureusement, par suite de l'absence d'un chronométreur officiel. Mais je reviendrai tout à l'heure sur ce point.

Toute cette chinoiserie mise de côté, il est certain que Elkes est un merveilleux coureur et que si le petit Michaël était dans sa forme d'il y a un mois, nous aurions une jolie lutte, en admettant que le petit Jimmy veuille bien courir en chance.



Une demi-finale de la coupe de la *Vie au Grand Air*.

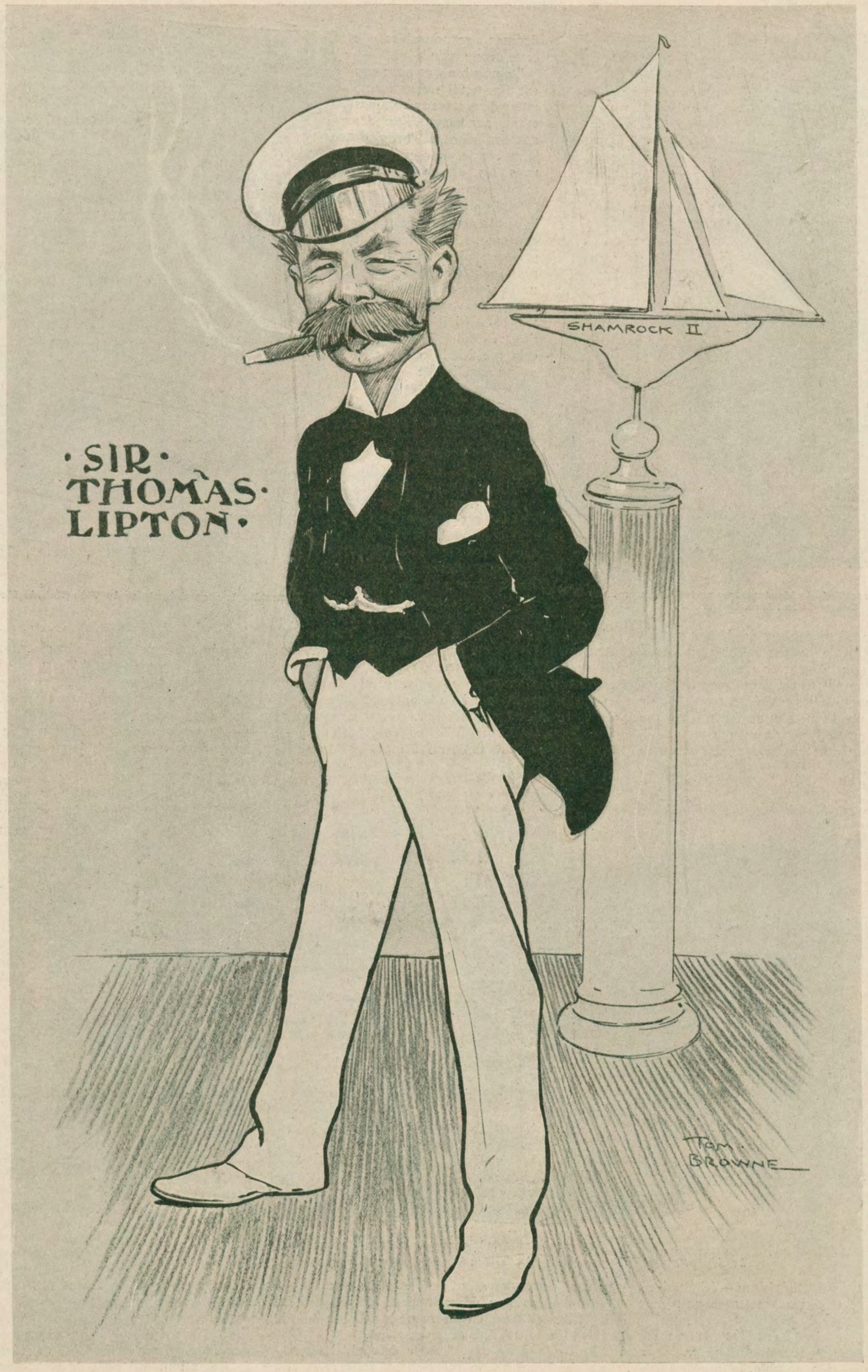
Le départ ayant été donné trop tôt, les tandems ne peuvent arriver à rattraper leur homme.

Il a vécu assez longtemps dans le monde des chevaux pour avoir connu Saint-Saulge.

A son défaut, le grand Harry trouverait un adversaire dans Tommy-Hall, le nouveau stayer de Buffalo. De petite taille, assez semblable de position et d'allures à Michaël auquel il ressemble du reste un peu comme physionomie, le petit coureur anglo-américain nous apparaît comme un des meilleurs coureurs de demi-fond que nous ayons vu. Dimanche, il a gagné chacune des manches de la poule de 10 kilomètres, battant successivement Bouhours, Gougoltz et Taylor, après une lutte admirable contre ce dernier, voyageant pendant deux tours à l'extérieur d'un homme qui marchait à 13 s. 2/5 au tour.

Dans la dernière manche, les 10 kilomètres ont été faits en 8 m. 2 s., ce qui battrait de 1 s. 2/5 le record de Contenet. Malheureusement, il n'y avait pas de chronométreur officiel. Car l'Union Vélocipédique qui se refuse — et elle n'a pas tort — à reconnaître des records qui n'ont pas été chronométrés par ses fonctionnaires est dans l'impossibilité d'en fournir quand on lui en demande. Il y a là un manque de logique auquel la fédération, qui régit le cyclisme, devrait bien chercher et trouver un remède.

André Foucault.



UN SPORTSMAN ENTÊTÉ

*Sir Thomas Lipton vient d'envoyer une troisième fois un défi pour la Coupe de l'*America, *dans la poursuite de laquelle il échoua déjà à deux reprises avec* Shamrock I *et* Shamrock II. *Cet entêtement sportif est d'autant plus digne de louanges qu'il représente chaque fois 12 à 1500 000 francs de... jetés à l'eau.*

LES COURSES

La Réouverture d'Auteuil

Temps sombre, journée grise, quelques éclaircies de soleil, et la pluie par intermittence ; mais sport intéressant avec le Prix Congress — la première grosse allocation réservée aux nouveaux steeple-chasers — et le Prix de Chambly qui a réuni l'élite de nos gentlemen-riders, telle fut la première journée de la réouverture de l'agréable hippodrome d'Auteuil. Vraiment la Société des Steeple-chases n'a point de chance, sa seconde réunion fut encore plus gâtée par le temps que la première ; il a plu sans discontinuer ! Aussi nos lecteurs voudront-ils bien nous pardonner si les photographies que nous leur offrons sont un peu grises.

M. Gaston Dreyfus. M. G. Ledalt. R. Ruddock. Le Cte Sampieri. (Pluie).

Un coin de la tribune des propriétaires à Auteuil pendant le Prix Congress.

(Pluie).

Après la chute au bull finsh dans le Prix des Cascades. Rentrée de Ch. Bariller, jockey de Jingoë à M. Rousse.

W. Smith. A. Flint. (Pluie).

W. Smith, jockey de Modane à M. Liénart et A. Flint, jockey de Magnat II. à M. Braquessac, rentrant au pesage après leur chute au bull finsh dans le prix des Cascades,

Nos Sociétés hippiques s'ingénient en cette maussade saison à faire oublier à leurs fidèles habitués que nous approchons de l'hiver, et lorsqu'un rayon de soleil transperce les nuages menaçants, on se croirait presque au printemps, au milieu des ravissants parterres de fleurs et des massifs d'arbustes toujours verts qui ornent les pesages.

Le jardinier de la Société des Steeple-chases est un habile homme ; pour sa réouverture, le pesage d'Auteuil resplendissait partout de fleurs en plein épanouissement ; vous me direz que c'était la réouverture : le samedi suivant, les fleurs étaient aussi fraîches, les parterres aussi coquets.... Mais la pluie s'est mise à tomber à flots dès la première épreuve et a noyé les parterres et les fleurs.

Nous ne reverrons plus le poney gris foncé du sympathique M. de Chazelles ; un sportsman anglais a enlevé le rablé petit animal au starter de la Société des Steeples, et c'est maintenant une élégante ponette alezane qui galope en tête des concurrents se rendant au poteau du départ. Cette ponette méritait bien, du reste, un... emploi de la Société des Steeples ; n'est-ce pas une petite-fille de Blaviette, qui gagna nombre de steeples à Auteuil et une fille de Boulette qui porta avec un certain éclat les couleurs du baron Finot ?...

Le gros morceau de la journée de réouverture d'Auteuil était le prix Congress, doté de la riche allocation de 35 000 francs, et dans lequel les jeunes steeple-chasers venaient confirmer les performances de leurs débuts à Colombes ou à Enghien. Des grincheux — n'en est-il pas toujours et partout — n'ont vu que des médiocrités dans les douze concurrents. Pourquoi, parce que cinq d'entre eux sont tombés, dont quatre au bull finsh ? Mais, cette quadruple chute a été causée par un écart du cheval de M. W. Viney, Le Père Simon, et par la faute des jockeys et non des chevaux : en effet, Bates, Monnat, F. Hall et Ch. Bariller, qui montaient Le Père-Simon, Thémines, Dangu et Benihassam sont arrivés en éventail sur le bul finsh, Le Père-Simon marqua un écart, une bousculade se produisit qui amena la quadruple chute. Quant à Pétronille, elle n'est point tombée, mais a désarçonné son jockey à la butte. Les jockeys ont donc été plus coupables que les chevaux.

A. Newby, qui montait le vainqueur Lysias, aurait pu aussi être désarçonné à la rivière du huit, le cheval de M. Poullier ayant marqué une grosse faute, Newby a sauvé la chute et est resté en selle. En tous les cas, sept chevaux ont terminé ce parcours de 3 100 mètres, parcours très dur, beaucoup plus dur que celui d'Enghien et de Colombes ; parmi ces sept trois ans, un d'entre eux, Le Bretteur qui a fini cinquième, abordait pour la première fois les gros obstacles, et la plupart des autres n'avaient couru

Haironville à M. Liénart. Poseur à M. J. Ravaut. Infant à M. Hirschfeld. (Pluie).

Prix Le-Nageur (course de haies handicap, 10.000 fr., 4.000 m.). — La sortie des concurrents.

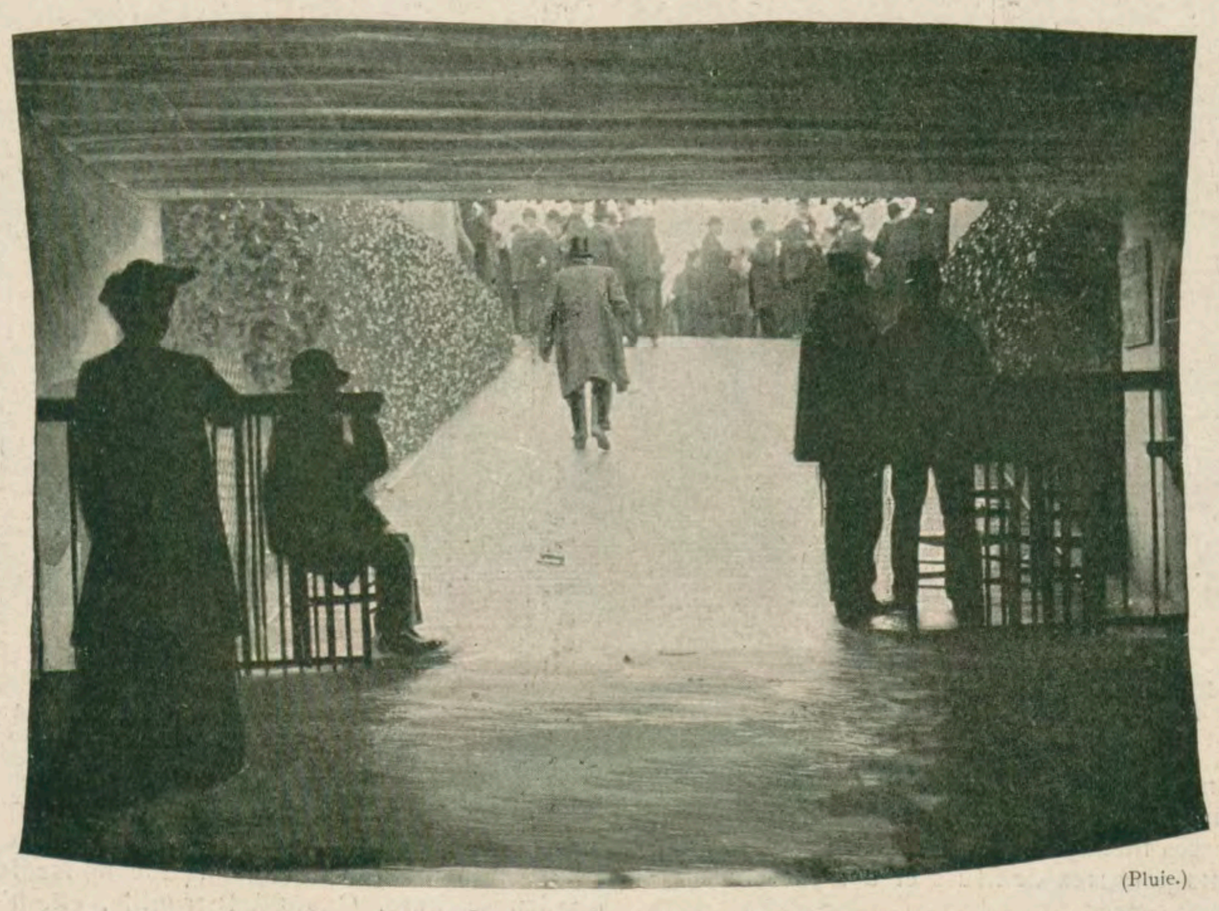
qu'une seule fois en steeple. Quant à moi, je trouve superbe la performance de Lysias, et j'estime que ce fils de Miroir de Portugal et Lady Jacobite deviendra un excellent steeplechaser. Il a fait preuve de bonnes qualités de sauteur en haies, et pour ses débuts, à Colombes, il avait partagé une course avec Buckingham. Son premier parcours d'Auteuil n'a pas été exempt de fautes; à la rivière du huit il a commis une grosse faute qui aurait mis hors de course bien des vieux routiers du parcours, doués de moins d'endurance ; il a quand même continué son effort, une autre faute au bull finsh ne l'a pas arrêté davantage et finalement il a gagné d'assez loin avec Beliané, Duchesse et Frying Pan. A son retour aux balances, son entraîneur, un des frères Hurst, constatait que le poulain gris de M. Poullier avait un fer retourné et une forte atteinte au sabot droit. Croyez-vous que ce soit un animal doué de résistance, de ténacité et de courage, qui sont les principales qualités d'un steeple-chaser?

Lysias provient de l'élevage de M. Holtzer, auquel sont revenus les 5000 francs de prime. M. Poullier, qui est un grand industriel du Nord, homme de cheval et grand amateur, l'avait acheté yearling un assez bon prix. En achetant ce propre frère d'Holo, M. Poullier fit une bonne affaire ou je me trompe fort.

M. Ed. Archdeacon, député de la Seine et propriétaire, pendant le Prix des Cascades dans lequel son cheval Espoir Charmant est arrivée troisième.

Le second de l'épreuve Beliané, un le Sagittaire avait couru très convenablement à Enghien, et sans une chute, à la fin du parcours, il aurait plus menacé Violon II, le vainqueur du Steeple de Trois ans, que Vaillant III, qui avait pris la seconde place. Certes, on peut regretter que Violon II et Buckingham, le deat-heater de Lysias dans le Prix Joubert, n'aient pas été engagés dans le Prix Congress, et que le favori Dangu ne soit tombé par la faute de Le Père-Simon, mais l'épreuve a été néanmoins très intéressante et de bon augure pour l'avenir.

Les gentlemen-riders n'ont pas trop souvent l'occasion de monter à Auteuil aussi lorsqu'une épreuve leur est réservée, les fines cravaches sont en selle. Le Prix de Chambly avait réuni huit engagements, pas un des concurrents n'a fait défaut : un seul a fait une chute à la grande rivière, M. Dimpault en selle sur Rabat à M. Ed. Archdeacon. La course s'est pour ainsi dire passée entre trois chevaux, Touche à Tout, que désignaient ses antérieures performances, Lignon et Conquête. C'est Conquête, une fille de Monarque, au baron de Boulémont, que nous vîmes triompher dans les concours hippiques au temps où le capitaine Siméon, propriétaire aujourd'hui d'un haras et d'une écurie de courses, était un des grands lauréats. Touche à Tout, que montait le baron H. Nivière, a manqué de vitesse sur le plat et n'a pu prendre que la seconde place devant Lignon que montait M. Bisson, le vainqueur du prix de France cette année et l'an dernier.



(Pluie.)

La sortie de la voûte qui conduit de la pelouse au pesage par un temps de pluie. Les pelousards attendent la dernière heure du pesage.

Les pistes pour la seconde journée d'Auteuil étaient lourdes, très lourdes, aussi les arrivées ont-elles été pénibles, les chutes nombreuses.

Une seule épreuve importante figurait au programme, le Prix Le Nageur, une course de haies handicap réservée aux vieux chevaux, seul des douze concurrents Monarch avait délaissé la lutte. Certes, au simple examen des chevaux, on n'avait pas pu prévoir la victoire de Bilbaude. Elle était nerveuse à l'excès dans son boxe et c'est avec peine que son entraîneur J. Count est parvenu à la seller; la fille de Yellow se défendait comme si on allait lui faire une opération chirurgicale, elle ruait, donnait des coups de pied, essayait de mordre! Une fois sur la piste, Bilbaude s'est calmée, elle a frétillé de la queue et est partie lentement suivant les chevaux de tête; puis, dans l'allée des fortifications, elle est venue se placer à côté des leaders, à l'entrée de la ligne, droite elle était à la hauteur de Carabosse et finalement sautait la dernière haie avec quatre bonnes longueurs d'avance qu'elle conservait jusqu'au poteau. Bilbaude est d'un très mauvais caractère, c'est une jument quinteuse sur laquelle on ne peut pas compter et qui ne s'emploie que quand elle le veut bien. Elle a paru samedi s'accommoder fort bien du terrain lourd, et son jockey F. Hall a su la monter avec tact et intelligence. Collier qui montait Carabosse, à M. Caillault, se voyant battu par la jument de M. A. Veil-Picard, paraissait certain de la seconde place quand Spa III à M. Ledat survenait comme une flèche, répondant courageusement à la cravache du jeune Holt, la fille de Simonian menaçait sérieusement sur le plat la jument de M. Caillault et finalement lui enlevait la seconde place, Mlle de Longchamps qui n'a pas paru se plaire sur cette piste détrempée, n'a pu venir qu'en quatrième ligne. De sorte que les quatre premiers furent des juments, Haironville et Poseur durent se contenter des quatrième et cinquième places. Le dernier sur lequel les bruits les plus favorables couraient n'a guère brillé.

Le Prix des Cascades au point de vue de l'allocation était d'une importance moindre que le Prix de Pau qui est un steeple de troisième série, mais il a présenté cette particularité curieuse qu'il fut la réédition presque du Prix Congress, le steeple principal de la journée de réouverture; il était également réservé aux trois ans. Le Père Simon a fait la même faute, il a sauté le bull finsh de travers, bousculé Magnat II qui est tombé; les deux chevaux qui venaient derrière Jingoë et Modane roulaient également. Wright qui montait Daincng Girl, avait su avant cet obstacle prendre quelques longueurs d'avance, ce qui lui permit de sauter librement. A la dernière haie, il ne restait que trois chevaux en course : Espoir Charmant, Chat Huant et Dancing Girl, et il a fallu toute l'énergie de Wright pour faire triompher la jument du baron Nivière et battre Chat Huant et Espoir-Charmant qui ont fini dans cet ordre.

Il faudra se méfier à l'avenir de ce Père Simon qui n'aime pas le bull fisch. — La chute de Magnat II surtout a été regrettable dans cette épreuve; ce fils de Border Minstrel un des étalons qui ont produit le plus de bons et courageux sauteurs, est admirablement construit en steeplechaser; il saute très correctement et sans cette malheureuse chute il aurait certainement menacé le vainqueur. Je sais que nous n'avons pas à nous plaindre cette année des « jeunes espoirs » du steeple, bien qu'on ne puisse guère les juger sur un terrain aussi lourd. Espoir Charmant de M. Ed. Archdeacon a montré également de belles qualités et fait preuve d'un bon dressage; le sympathique propriétaire-député a depuis l'an dernier augmenté son écurie; dans ces deux premières journées d'Auteuil, il avait des chevaux engagés dans presque toutes les épreuves.

Faisons des vœux pour que le temps soit un peu meilleur pour les journées à venir; vraiment la Société des steeples n'a point de chance, elle débute avec deux journées de pluie, et au commencement de cette année la neige et la gelée l'avaient obligée à retarder son ouverture!

FRANC-PICARD.

(Pluie).

M. de Chazelles, starter de la Société des steeple-chase sur sa nouvelle ponette Boulotte.

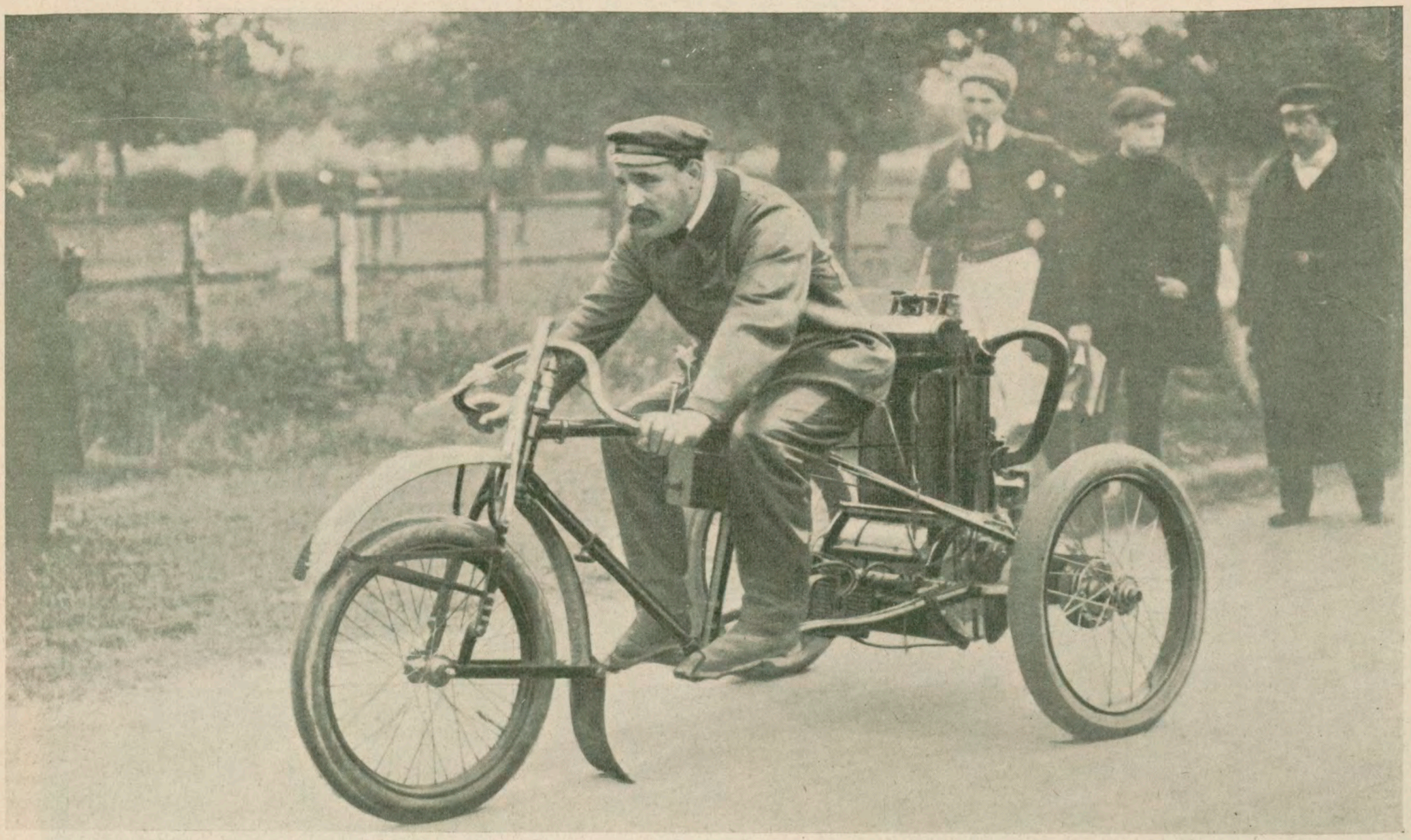
(Pluie.)

Bilbaude, arrivée 1re. Spa III. arrivée 2e.

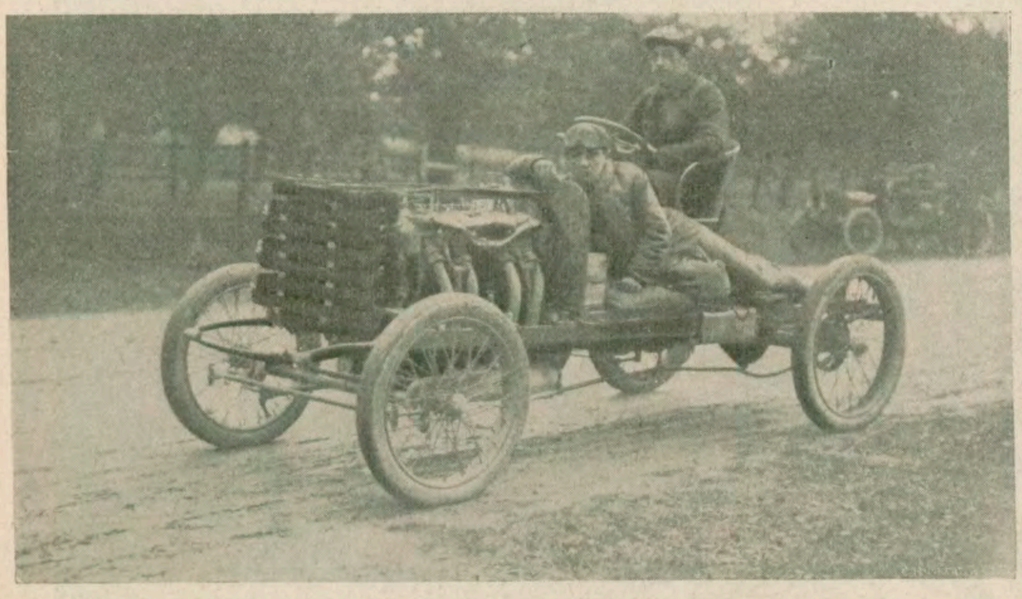
La rentrée du Prix Le Nageur.

CENT KILOMÈTRES A L'HEURE EN COTE ! (Gaillon, 12 octobre)

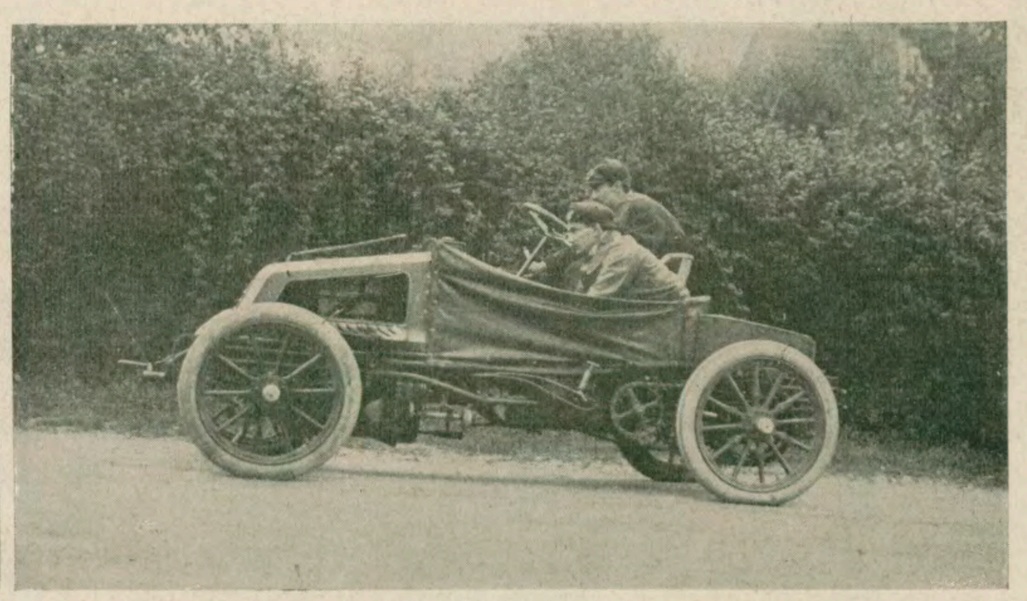
LE BLON, RECORDMAN DU KILOMÈTRE EN CÔTE, COUVRANT LES 1 000 M. DE GAILLON EN 36 S., SOIT A 100 KILOMÈTRES A L'HEURE, SUR SA VOITURE A VAPEUR *Gardner-Serpollet*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*,



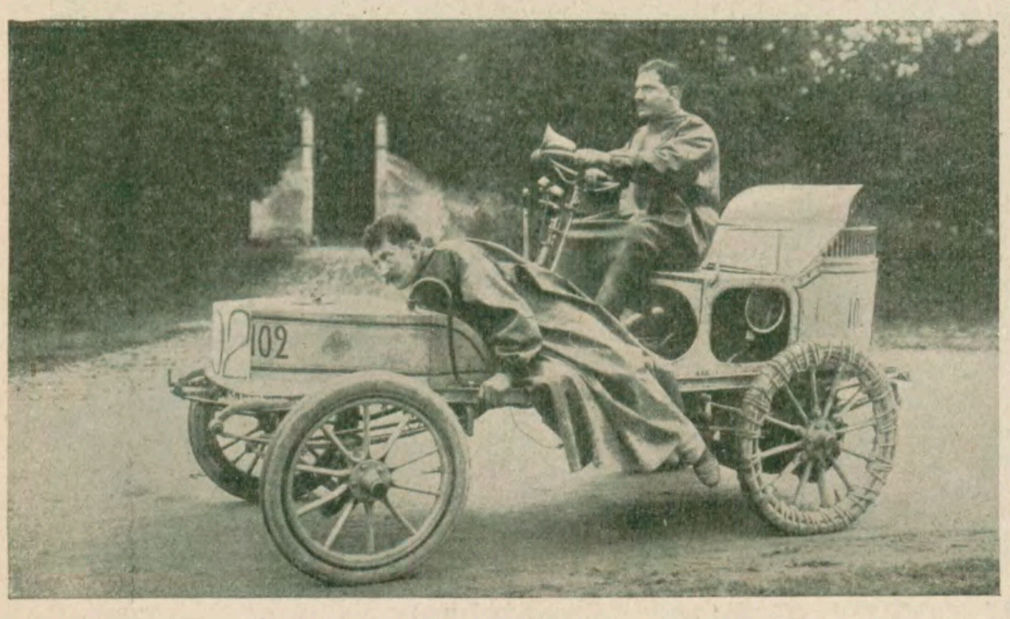
LOSTE, SUR MOTOCYCLE MUNI DU MOTEUR ***Buchet*** ET DE PNEUMATIQUES ***Falconnet-Perodeaud***, AVEC LEQUEL IL A COUVERT LE KILOMÈTRE EN 41 S. 4/5, GAGNANT LA ***Coupe d'ensemble*** ET LE ***Prix d'Honneur*** DES DEUX JOURNÉES (CHATEAU-THIERRY ET GAILLON), LA COUPE CHALLENGE MOTOCYCLES, ETC...



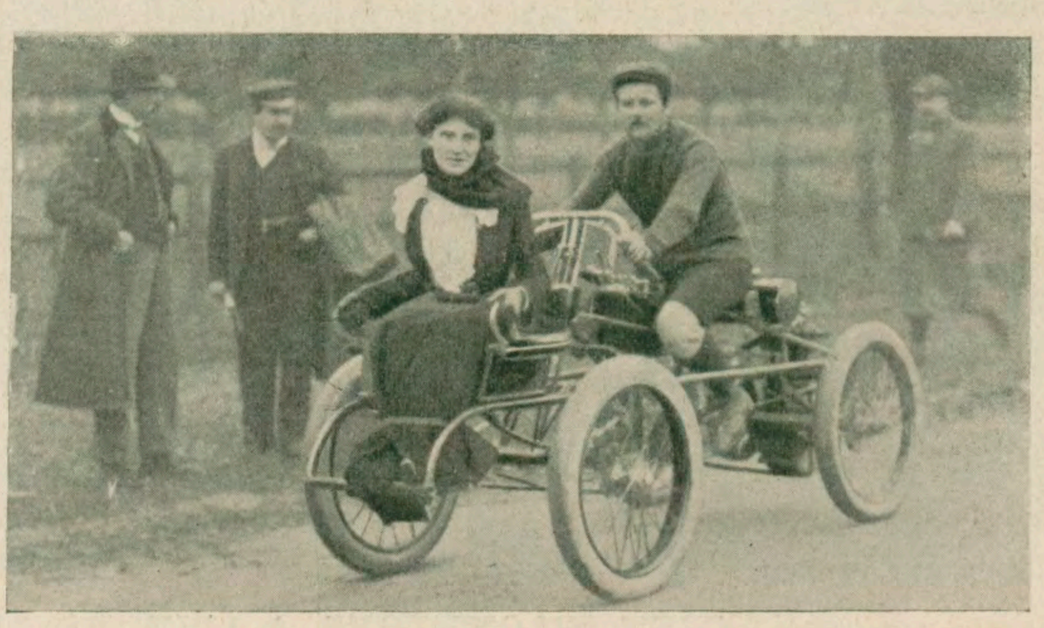
EDMOND, SUR SA VOITURE LÉGÈRE ***Darracq***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.



RIGOLLY, PREMIER DU CLASSEMENT TOTAL, VOITURES LÉGÈRES, RECORDMAN DE GAILLON, POUR VOITURES LÉGÈRES A L'ALCOOL, EN 46 S. 2/5 (77 KILOM. 586 A L'HEURE) SUR SA VOITURE ***Gobron-Brillié***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Continental***.

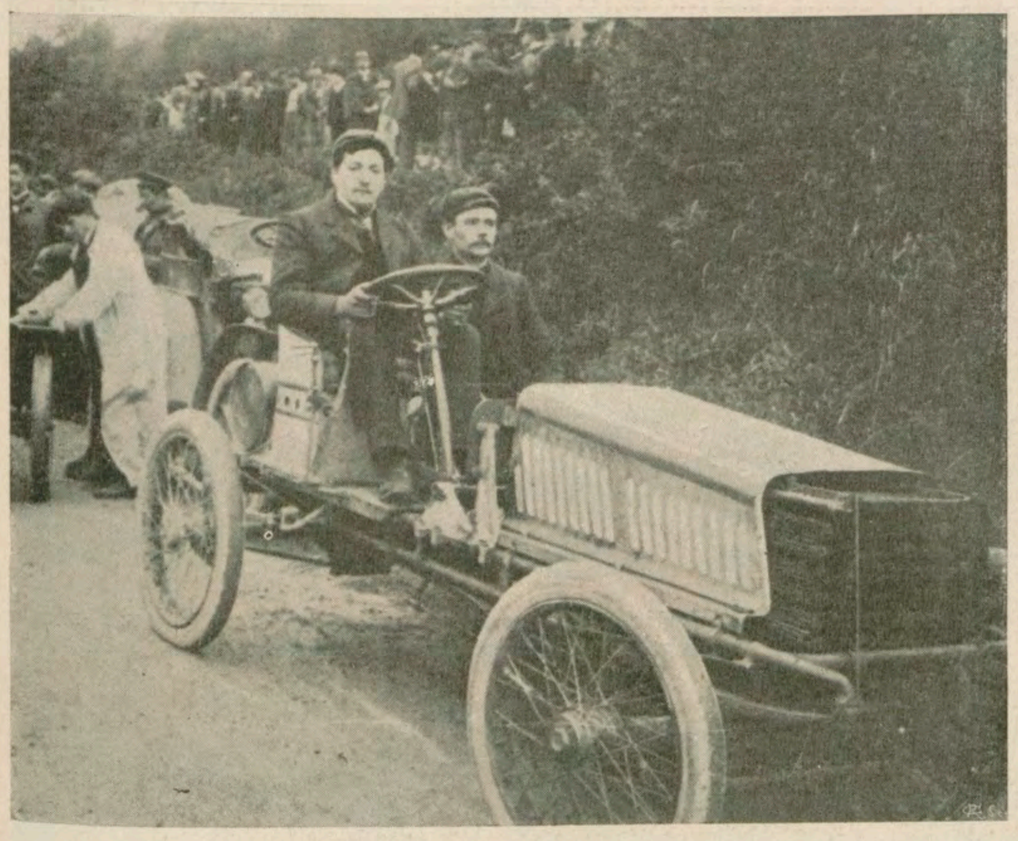


RUTISHAUSER, PREMIER DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES, RECORDMAN DE GAILLON POUR VOITURES LÉGÈRES, EN 40 S. 4/5 (88 KILOM. 235 A L'HEURE), SUR SA VOITURE LÉGÈRE A VAPEUR ***Serpollet***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.



OSMONT, PREMIER DU CLASSEMENT TOTAL, QUADRICYCLES A DEUX PLACES, RECORDMAN DE GAILLON EN 52 S. 1/5 (69 KILOM. 200 A L'HEURE) SUR SON QUADRICYCLE ***de Dion et Bouton***, MUNI DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, MOTEUR LUBRIFIÉ A L'HUILE ***Vitesse***.

LA COURSE DE CÔTE DE GAILLON. — *12 Octobre.*



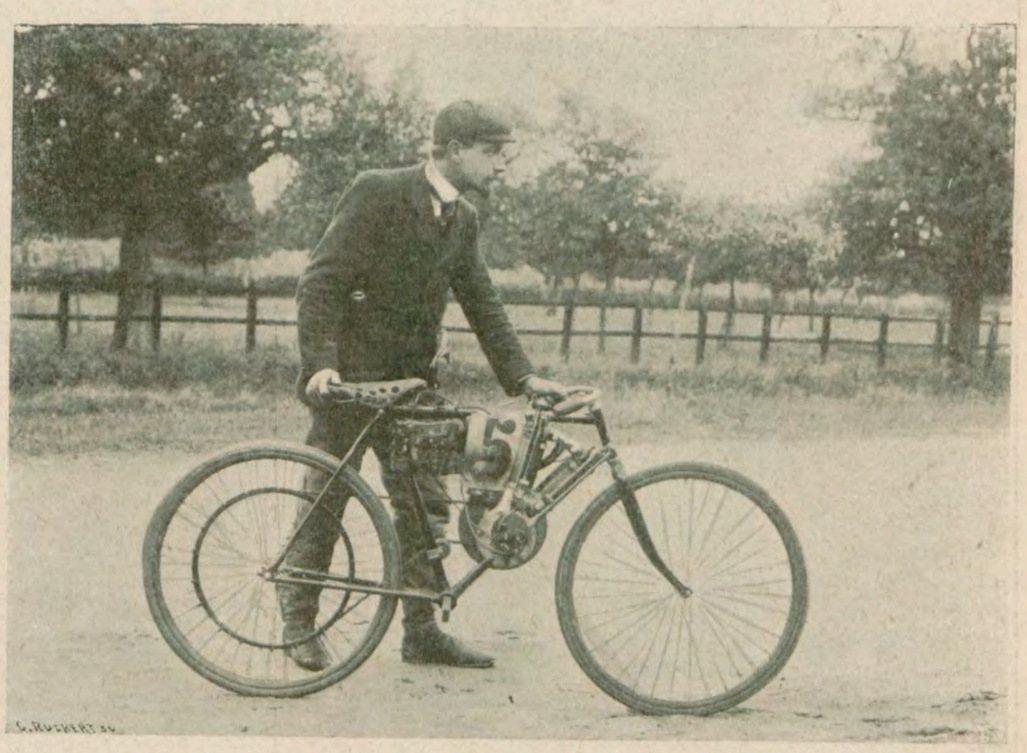
THÉRY, DEUXIÈME DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES EN 44 S. SUR SA VOITURE LÉGÈRE ***Decauville***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, MOTEUR LUBRIFIÉ A L'HUILE ***Vitesse.***

THÉRY, MONTANT LA CÔTE DE GAILLON A PLUS DE 80 KILOM. A L'HEURE SUR SA VOITURE ***Decauville***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, MOTEUR LUBRIFIÉ A L'HUILE ***Vitesse.***

Mme BOB WALTER, GRIMPANT LA CÔTE DE GAILLON A 40 KILOM. A L'HEURE, SUR SA VOITURE DE TOURISME ***Vinot et Deguingand***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin*** ET COUVRANT LE KILOMÈTRE EN 1 M. 30 S.

Mme JOLIVET ET SA MOTOCYCLETTE ***Pécourt***, MUNIE DU MOTEUR ***Z. L.***, 1 CH. 1/2, SEPTIÈME DU CLASSEMENT GÉNÉRAL. LES KILOM. DE CÔTE A 10 % SANS PÉDALER, EN 3 M. 4 S, AVEC LA MÊME MACHINE QUE CELLE LIVRÉE AUX CLIENTS.

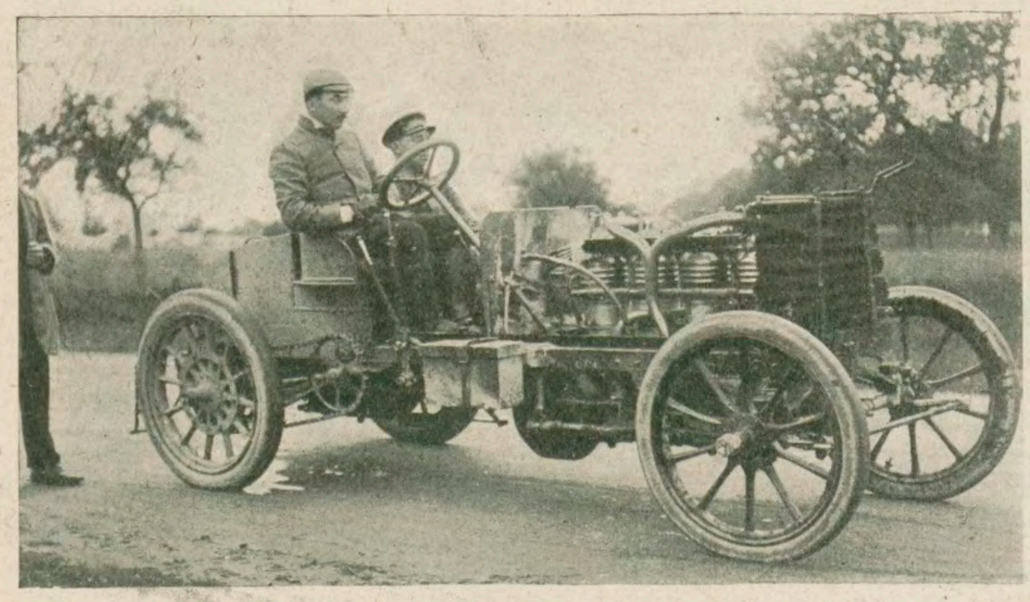
LAMBERJACK, PREMIER DU CLASSEMENT TOTAL, MOTOCYCLETTES AU-DESSUS DE 30 KILOS, RECORDMAN DE GAILLON EN 49 S. 4/5 (72 KILOM. 289 A L'HEURE) SUR SA MOTOCYCLETTE ***Griffon***, ACCUMULATEURS SECS ***Dary***.



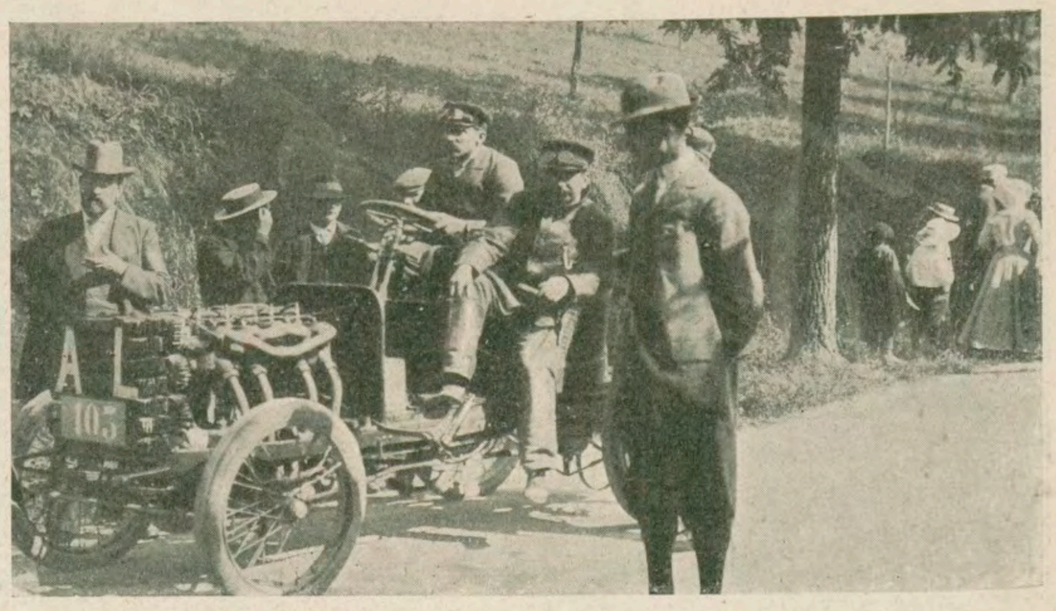
DERNY, PREMIER DU CLASSEMENT TOTAL, MOTOCYCLETTES AU-DESSOUS DE 30 KILOS, RECORDMAN DE GAILLON EN 1 M. 2 S. 2/5 (57 KILOM. 692 A L'HEURE) SUR SA MOTOCYCLETTE ***Clément***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Dunlop***, MOTEUR LUBRIFIÉ A L'HUILE ***Vitesse.***

LA COURSE DE CÔTE DE GAILLON. — *12 Octobre* **(Suite)**.

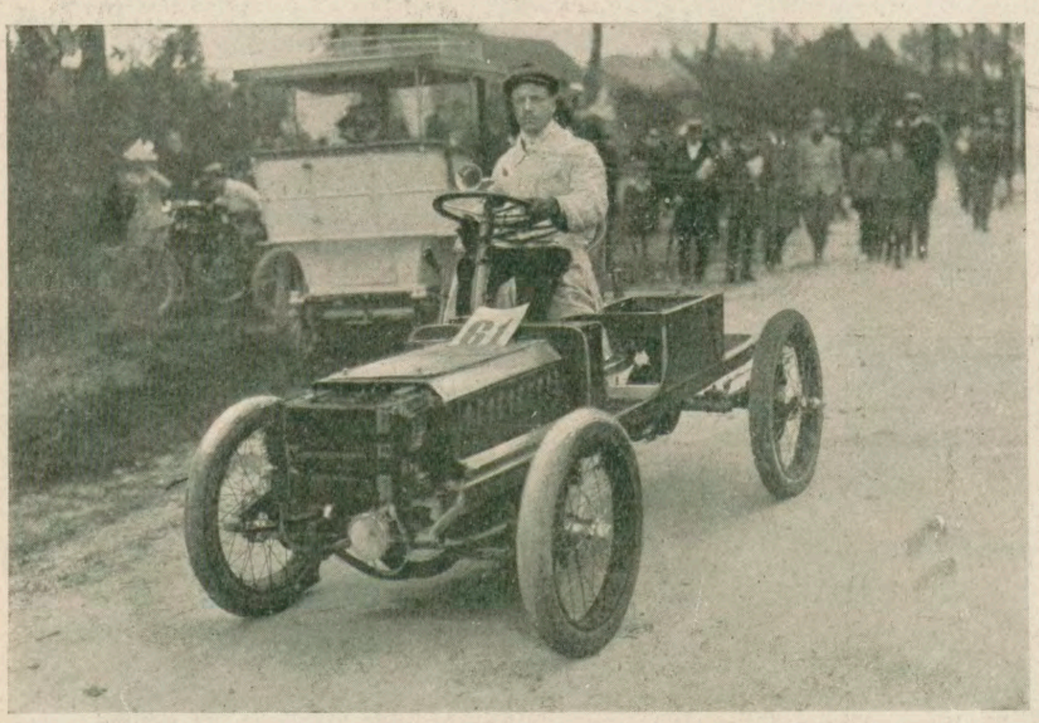
LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



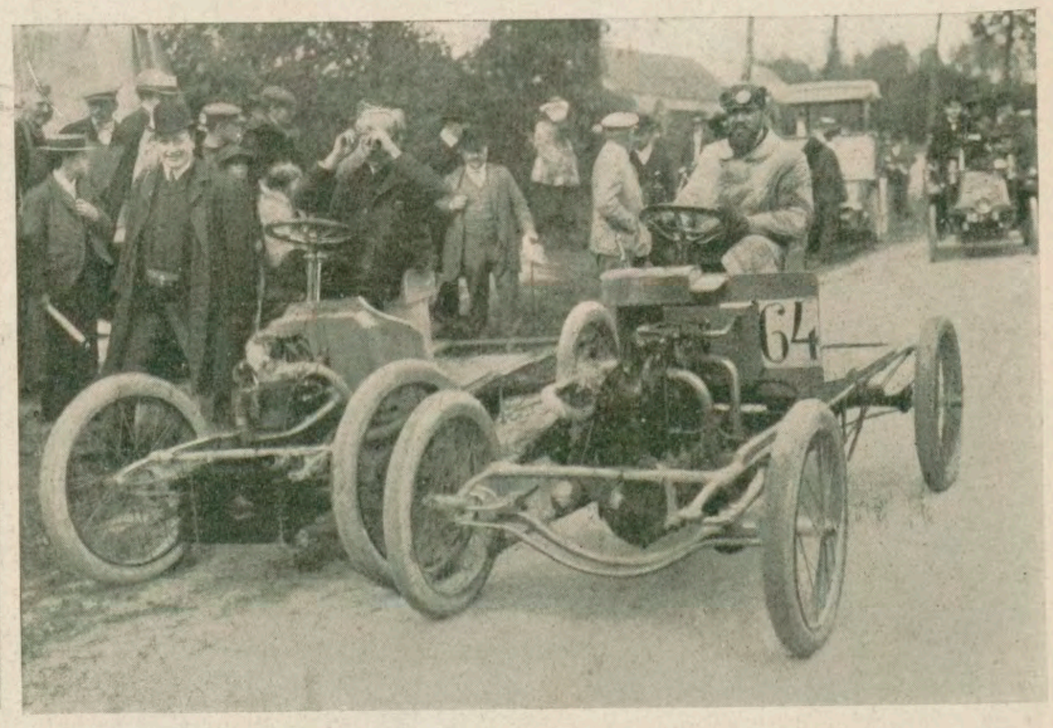
TESTE, TROISIÈME DU CLASSEMENT TOTAL, VOITURES DE 650 A 1 000 KILOS, SUR SA VOITURE MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, MOTEUR LUBRIFIÉ A L'HUILE ***Vitesse***.



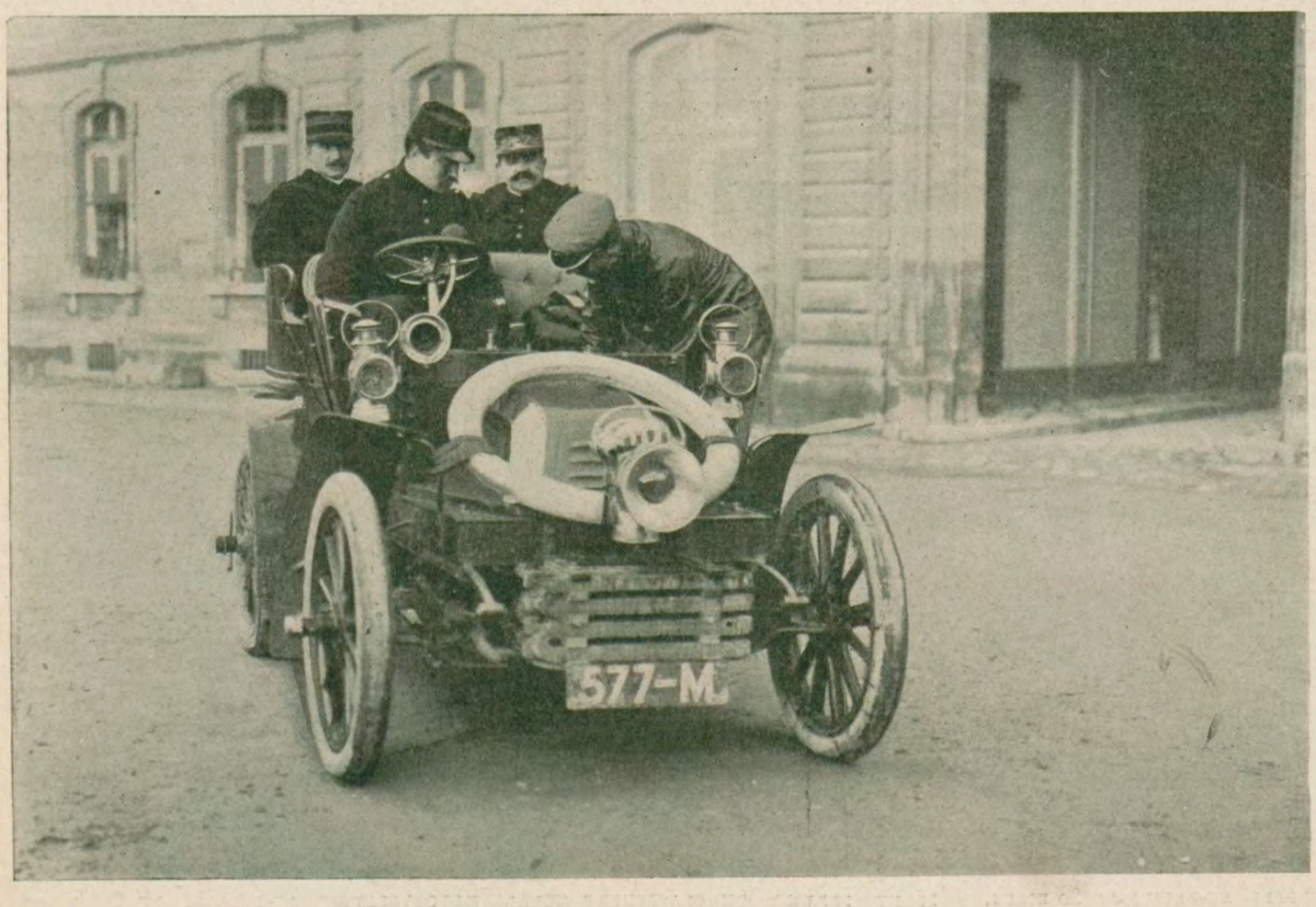
BARAS, DEUXIÈME DE LA CATÉGORIE DES VOITURES LÉGÈRES, SUR SA VOITURE LÉGÈRE ***Darracq***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.



VONLATUM, PREMIER DU CLASSEMENT TOTAL, VOITURETTES, SUR SA VOITURETTE ***Clément***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Dunlop***, MOTEUR LUBRIFIÉ A L'HUILE ***Vitesse***.



THELLIER, PREMIER DU CLASSEMENT TOTAL, VOITURETTES, RECORDMAN DE GAILLON EN 47 S. (76 KILOM. 575 A L'HEURE), SUR SA VOITURETTE ***Passy-Thellier***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***.



Cne Lucotte. | Gal Plagnol.
M. Maas. (Voiture de la Société Cannoise d'Automobiles.)

Le Général Plagnol, chef d'état-major du gouvernement militaire de Paris, se rendant aux manœuvres du Service de Santé.

L'État-Major en Automobile

Si l'automobile est devenu, maintenant, d'un usage courant pour le service d'état-major à l'occasion des grandes manœuvres, il en est tout autrement pour ce qui regarde le service de l'intérieur. C'est à titre tout à fait exceptionnel que nous avons pu donner l'an dernier une tournée automobile d'inspection du généralissime Brugère dans les forts de la défense de Paris.

Grâce à l'initiative du général Plagnol, dont on connaît l'esprit éclairé et ouvert à toutes les idées nouvelles, susceptibles d'intéresser la défense nationale, il va en être bientôt autrement.

Le distingué chef d'état-major du gouvernement militaire de Paris, vient de décider d'utiliser l'automobile pour tous les services qui dépendent directement de sa direction et de s'adresser aux chauffeurs désignés pour faire dans les bureaux du gouvernement militaire leur période d'exercice.

C'est ainsi que notre photographie le représente, accompagné du capitaine d'état-major Lucotte, se rendant à Champigny où se déroulaient, la semaine dernière, les manœuvres du service de santé, dans une voiture conduite par un sergent, qui n'est autre que M. Maas, le chauffeur bien connu.

Il est inutile d'insister sur l'utilité connue des nouveaux services de l'automobile, grâce à laquelle le chef pourra tomber à l'improviste dans un fort ou dans un cantonnement où on ne l'attend pas. Il y aura quelquefois des surprises désagréables. Mais le service n'en ira que mieux.

(Cliché J. Beau.) A. F.

(Voir notre Bloc-Notes page 720.)

ROYAL MOUSE

A. LABBEY

5, Place de la Bourse. — 24, Rue de la Banque

(Rue Réaumur)

TAILLEUR * CHEMISIER * CHAPELIER * BOTTIER

Complet Veston

NOUVEAU MODÈLE

DE

ROYAL HOUSE

Hiver 1902

Le Catalogue est adressé franco sur demande. — La Maison n'a de Succursales ni à Paris, ni dans les Départements

Envoi franco et contre remboursement, à partir de 25 fr. (pour la France). — Pour l'Étranger, prière de nous adresser un mandat en même temps que la Commande

BLOC-NOTES

HIPPISME

HANDICAP LIBRE ET LE PRIX GLADIATEUR OIS DE BOULOGNE (12 octobre). — Ce fut dimanche ière de Longchamp avant le printemps ; et cet hiver, le va être livré aux ouvriers qui apporteront dans l'instal- générale quelques nouveaux aménagements. Malgré le menaçant et sombre, l'habituelle et élégante assistance au grand complet, pour voir courir le Prix Gladiateur, ormidable épreuve de 6 200 mètres qui ne réunit jamais nd nombre de patients, mais les spécialistes de la distance.

ASTRONOME II,

gotsky et Clairvoyante, pro- aire, Baron de Schickler entraî- , W. Webb, jockey M. Henry, ant du Handicap libre devant ille et Monœci Arx.

Parmi les vainqueurs des années précédentes, il n'en est point qui aient brillé outre mesure sur nos hippodromes ; plusieurs d'entre eux sont venus au steeple-chase, telle Mlle de Longchamps qui remporta cette épreuve l'an dernier. Le vainqueur de dimanche est un bon et honnête cheval, ayant à son actif quelques victoires sans grand éclat et aussi d'honorables défaites. Amer Picon, un Le Sagittaire, à M. le comte de Ganay, était le vainqueur présumé ; on lui opposait, mais assez faiblement, Jean I, un Aquarium à M. Deschamps ; Amer Picon avait pour nder Passaro, son demi-frère, qui a mené le train et tenu pendant 5 000 mètres. Amer Picon a passé quand il a Quant à Jean Bart II, il a pris la seconde place, mais oin et du reste il était complètement fini en atteignant le , il " flottait " et n'aurait certainement pas pu couvrir êtres de plus. Le montant du Prix Gladiateur est de francs, plus un objet d'art de 10 000 fr. dont le sujet ois était tout à fait approprié à la circonstance: une jeune ecque présentant le cheval vainqueur aux Jeux Olympiques. ns que c'est la première fois qu'un produit de la famille de ncy gagne le Prix Gladiateur, dans lequel avait échoué lain gris du baron de Schikler.

autre intéressante épreuve de la journée fut le Handicap dont les poids avaient été si judicieusement attribués que chevaux engagés, 22 avaient accepté les poids et 17 se ngés sous les ordres du starter. Beaucoup pouvaient prétendre la victoire, aussi la course a été des plus jolies. La victoire ue récompenser un bon cheval dont la carrière avait été des norables sinon des plus heureuses. Astronome II par Ragotsky et Clairvoyante a gagné en cheval de Derby ; entré le premier dans la ligne droite, il a fait ce qu'il a voulu de ses adversaires, une bonne lutte s'est engagée pour les places qui sont restées à Pastille et à Monœci Arx devant Basse-Terre, Maître et Red Cedar. F. P.

(Cl. Branger-Doyé).

PAUL MEYER,

ant de la Course des trois Sports

DIVERS

LES TROIS SPORTS. — On sait qu'on désigne sous ce nom une course en trois épreuves, course à pied, bicyclette, aviron, course due à l'initiative de notre collaborateur, G. de Lafreté. Elle est revenue à Paul Meyer, de l'Union Athlétique du 1er Arrondissement, qui s'est classé 3e en course à pied et en bicyclette, et 5e en canoë. Chastanié, Bourgeault et Moriceau, s'étaient classés respectivement premiers dans ces trois épreuves.

CHASSE

LE SAINT-HUBERT-CLUB DE FRANCE. — Il vient de se fonder, sous la présidence d'honneur de M. Cunisset-Carnot, une grande association dite : *Société nationale des Chasseurs de France et des colonies*, au titre de *Saint-Hubert-Club de France* (*S.H.C.F.*). Son siège social est à Paris, 25, Quai Voltaire.

Cette société a pour but l'étude et la mise en pratique des meilleurs moyens pour améliorer la chasse, *combattre le braconnage*, aider les Chasseurs en tout ce qui peut leur être utile et leur procurer de nombreux avantages matériels. Pour arriver à ce résultat, la société mettra en action les moyens suivants : instruire tous les chasseurs indistinctement (la cotisation étant des plus modiques : 5 francs) au moyen d'un Bulletin mensuel et gratuit, traitant des droits, des devoirs et des intérêts généraux des chasseurs ; contribuer à la répression du braconnage par l'intervention directe des sociétaires ou de leurs agents et par des primes attribuées aux plus méritants parmi les agents chargés de la police de la chasse ; assurer le respect de la propriété et la destruction des animaux nuisibles à l'agriculture ; procurer des avantages pécuniaires aux membres de la société au moyen de remises et rabais chez les armuriers, les hôteliers et autres fournisseurs : adopter un poteau défense uniforme ; donner des consultations gratuites ; créer une caisse de secours pour venir en aide aux victimes d'accidents de chasse et aux gardes ; organiser de nombreuses sections régionales, etc., etc.

Le S.H.C.F. sera donc une ligue de tous les chasseurs, une ligue dégagée de tout intérêt particulier comme de toute passion politique, poursuivant avec acharnement la répression du braconnage et parvenant à y intéresser les pouvoirs publics par la seule force que donnent l'union et le nombre.

Quel est le vrai chasseur qui ne serait pas disposé à se dévouer à une telle association ? Et si, comme il est probable, elle arrive à acquérir, dans quelques années, l'importance du Touring-Club et de la Société protectrice des animaux, le braconnage aura vécu et notre beau pays de France verra ses champs et ses bois se repeupler.

Une petite brochure contenant les statuts, la composition du Conseil d'administrarion et de nombreux renseignements sera envoyée *gratis et franco* à tous ceux qui en feront la demande au *Secrétaire général de la Société, 25, quai Voltaire, Paris.*

La Société a été fondée en avril 1901, déclarée à la Préfecture de police le 13 août 1902 et publiée au *Journal Officiel* du 14 août 1902.

ALPINISME

CONCOURS UNIVERSEL DE PHOTOGRAPHIES DE MONTAGNES. Un concours universel de photographies *inédites* de montagnes est ouvert par le Club Alpin Français entre tous les photographes français ou étrangers, amateurs ou professionnels.

L'admission au concours est gratuite. Les photographies de montagnes, quel que soit leur format, ayant déjà figuré ou non à des expositions mais n'ayant pas été publiées sont admises à concourir.

Les concurrents seront libres d'envoyer une ou plusieurs épreuves positives *non retouchées* du même sujet.

Chaque épreuve portera une inscription comprenant :

1° Le nom et la position géographique du sujet photographié ;

2° L'altitude et le nom du lieu d'où la vue aura été prise et la date à laquelle elle aura été faite :

La clôture du concours aura lieu le 30 novembre 1902, date extrême à laquelle les envois devront être parvenus, *franco,* au siège de l'Association, 30, rue du Bac, à Paris.

BILLARD

Avant le Tournoi.

La fusion dont il était question il y a quelque temps entre l'Académie Vignaux et l'Académie du Café de Suède n'a pas eu lieu. Cette dernière s'est renforcée par l'arrivée du crack belge, le professeur Glorieux, qui avait déjà figuré avec honneur l'année dernière dans la salle du passage du Panorama. C'est une bonne recrue pour la nouvelle Académie et aussi un candidat probablement de plus au tournoi de la compagnie Brunswick-Balke Collender.

Ce tournoi, dont on parle beaucoup, devrait, à mon avis être suivi ou précédé d'un tournoi d'amateurs choisis et triés sur le volet. Ceux-ci sont en vérité d'une force sensiblement au dessous de celle des grands professionnels mais ils sont néanmoins d'une qualité suffisante pour que leurs parties soient d'un réel intérêt pour les spectateurs.

Les cracks amateurs qui seraient qualifiés pour y participer sont assez exactement de la classe des professionnels de troisième catégorie.

Je considère comme de première catégorie les maîtres qui, dans les parties quotidiennes d'académies, ne reçoivent de points de personne, comme de seconde ceux qui ont l'honneur de se mesurer au cadre avec eux, avec un rendement de points.

Les meilleurs amateurs sont au dessous de ces deux classes mais pourraient lutter avec les meilleurs sujets des catégories au-dessous. Ils feraient donc bonne figure dans les parties publiques.

De plus, ils forment, me semble-t-il, l'élément intéressant du billard, car ils n'ont été portés à pratiquer ce jeu et à y devenir experts que par leurs préférences et leurs dispositions naturelles et toujours dans un but pleinement désintéressé.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Attention aux corps gras.

Les corps gras sont pour les pneumatiques des ennemis avec lesquels le chauffeur doit compter.

Tous les corps gras leur sont nuisibles, parce que tous agissent sur le caoutchouc à la manière d'un dissolvant. Il est facile d'en faire l'expérience en appliquant à un endroit quelconque d'un vieux bandage une couche de vaseline, par exemple. On pourra constater ensuite qu'à cet endroit le caoutchouc s'est boursouflé ; une fois sec, il s'effritera et se réduira en poudre sous le frottement des doigts.

Il est donc indispensable qu'un chauffeur soucieux de la bonne conservation de ses pneus leur évite avec le plus grand soin tout contact de cette nature.

Nous avons vu des pneus avoir l'accrochage complètement perdu par suite d'un graisseur qui, mal surveillé, laissait l'huile couler sur le pneu.

Si donc on a des graisseurs susceptibles par leur position de provoquer cet inconvénient, on devra les surveiller avec le plus grand soin et s'assurer qu'ils ne perdent pas.

On devra également veiller à ce qu'il n'y ait pas de projections d'huile provenant d'organes en mouvement.

De même, lorsqu'on procèdera au graissage ou au nettoyage des divers organes de la voiture, on devra soigneusement éviter de laisser tomber sur les pneumatiques de la graisse, de l'huile ou du pétrole.

Comme nous l'avons déjà recommandé ici, on ne doit jamais placer dans un caisson, en compagnie de bidons d'huile et d'outils graisseux, des chambres à air qu'on n'aurait pas mises au préalable dans le sac spécial en toile caoutchoutée qui leur évite les dangers de ce voisinage.

Nous devons ajouter que ces inconvénients se font sentir avec encore plus d'intensité sur les caoutchoucs qui ne sont pas montés; les rechanges de chambres et d'enveloppes doivent donc être particulièrement soignés à ce point de vue.

MICHELIN ET Cie.

BIBLIOGRAPHIE

Quelques livres intéressants nous sont parvenus et que les amis de la *Vie au Grand Air* liront avec intérêt :

LE CHEVAL à DEUX FINS, par H. LIEVIN est un joli volume illustré de photogravures. Je laisse à l'auteur lui-même le soin de définir son programme.

« Le titre de ce livre est tout son programme.

« Je m'y occupe exclusivement du cheval galopeur, cheval de promenade, d'armes ou de chasse, attelé par hasard, du cheval de jeune homme en un mot... »

« Avec peu d'argent on est forcé d'y regarder de près et on acquiert des connaissances pratiques » a dit M. de Chézelles. Je m'adresse donc à ceux qui, aimant passionnément le cheval, s'occupent de leur écurie, font leurs achats et leurs dressages eux-mêmes, à ceux qui ne considèrent pas le cheval comme un mode de locomotion, mais comme un animal intéressant à étudier, dresser et améliorer.

Il me semble que l'idéal est dans la multiplicité de ses aptitudes et que le meilleur cheval est celui qui est susceptible de chasser, sauter adroitement, soutenir longtemps le train et s'atteler sagement.

Pourquoi tant de cavaliers ont ils la crainte de rendre leurs chevaux moins souples ou moins adroits, en les attelant ? Peut-être ont ils eu l'occasion de monter un jour quelque carrossier, et se sont-ils aussitôt figuré, leur monture habituelle devenant subitement pesant et rigide comme cet affreux animal, pour avoir endossé comme lui lle harnais Le péril n'est pas si grand....

Un jeune homme aime généralement à se servir de son cheval à tout propos et pour les services les plus divers ; c'est dans l'espo de l'aider dans le dressage de sa monture et dans les soins lui donner, et par plaisir de causer « cheval » avec ceux qui s intéressent encore, que j ai consacré ces quelque pages au cheva à deux fins....

Quoi qu'en pense l'auteur, il y a encore des amateurs, de vrais amateurs de cheval. En plus grand nombre qu'il semble le croire. Son curieux volume les intéressera, mais plus encore les débutants, j'entends ceux qui veulent apprendre à connaître un cheval, que les vieux routiers de l'hippique (1 vol. 5 fr.).

LES DESSOUS DU COMMERCE DES CHEVAUX. — Dans cette étude, le COMMANDANT STIEGELMANN ne s'est pas borné à signaler les procédés incorrects en usage dans le commerce des chevaux, il initie, au contraire, les possesseurs de chevaux à tout ce qui peut leur être utile, soit pour en acheter, soit pour en vendre.

Tout en indiquant ou condamnant les agissements qui constituent la fraude proprement dite, il a, par contre, soin de dire : « Le bénéfice qui doit résulter de toute affaire commerciale n'est pas moins indispensable au commerce des chevaux qu'à tout autre ; mais l'erreur consiste à croire que de bénéfice ne peut se réaliser dans cette branche qu'à l'aide de tromperie. »

On voit par là que l'ouvrage est impartialement conçu ; aussi toutes les personnes en possession de chevaux, *et surtout celles désireuses d'en acquérir ou d'en vendre*, trouveront-elles dans cette étude, et le *Memento* qui y fait suite, des développements qui différencient sensiblement cette publication de celles paru s sur ce sujet.

Quelques dessins démonstratifs, dus au crayon artistique de M. Robert Gignoux, contribuent à rendr cet ouvrage des plus intéressants ; il a en outre, l'avantage d'être portatif.

(1 vol. 3 fr. 50).

TRAITÉ PRATIQUE DES TIRAGES PHOTOGRAPHIQUES, par Ch. SOLLET, avec une préface de G. Puyo.

Combien de photographes amateurs, une fois leurs clichés développés, fixés, lavés et bien secs, les expédient au tireurs du coin. Même il n'est pas très rare d'en rencontrer qui ne tirent ou ne font tirer jamais aucune image positive ; la vue de leur cliché regardé par transparence suffit à les satisfaire, car ils goûtent une joie sans mélange à constater que les noirs y sont bien opaques et qu'aucun défaut n'existe dans la gélatine. N'ayez garde de les blâmer; chacun a bien le droit de s'amuser comme il lui plait

Il n'en est pas moins raisonnable d'avancer que la fabrication du cliché comprend nombre de besognes pénibles, minutieuses, salissantes, traversées d'erreurs ou d'inadvertances. Au contraire, un négatif obtenu qui est jugé digne d'être sérieusement travaillé, ce n'est plus qu'un plaisir d'etudier les conditions qui amèneront l'œuvre à son point définitif : choix de la graudeur et de la coupe de l'image, du degré de flou, de la couleur et de la nature du pigment, du grain du papier, du traitement brutal ou léger, des retouches et des sacrifices ; ajoutons même de la forme du cadre, de sa contexture et de sa couleur.

Comment peut-on se priver de tous ces plaisirs délicats ? Parce que les papiers doués de qualités artistiques exigent une main quelque peu exercée et qu'il y a là, par suite, une petite éducation à faire, une période de tâtonnements à traverser ?

Mais il serait tout à fait immoral qu'il en fût autrement et c'est ainsi en toutes choses ; sans lutte, il n'est pas de triomphe ; il n'est pas de plaisir délectable sans le piment de la difficulté vaincue.

Aux jeunes lutteurs pénétrés de ces vérités, le petit livre sera un aide précieux, car il est l'œuvre non d'un pur théoricien, mais d'un artiste qui a dompté les différents procédés dont il parle. Le succès ira à lui comme au bon guide qui, par des chemins bien reconnus, en pente douce et sans crevasses, vous mène avec sûreté à la conquête des sommets. (1 vol. in-16 raisin de VII-240 pages ; 1902, 4 fr).

Notre service de librairie se charge d'envoyer en France les volumes dont il est rendu compte dans cette rubrique, à toute personne qui nous en fera la demande, accompagnée du montant en mandat ou timbres-poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.

Kodak-Cartouche n° 5

entièrement neuf, ayant coûté avec sac, 200 *francs*, à vendre 100 *francs*.

S'adresser à M. Albert " Vie au Grand Air ", 9, avenue de l'Opéra, Paris.

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR L'ALLUMAGE DES MOTEURS
Bobines spéciales Br. s.g.d.g. pour Motos & Autos

LECLANCHÉ & Cie
SIÈGE SOCIAL : 158, Rue Cardinet, PARIS
MAGASIN DE VENTE : 41, Av. de la Grande-Armée

Une Recordwoman à Motocyclette

Mlle DE ROCHE qui vient de faire

le parcours BORDEAUX-PARIS

Sur sa Motocyclette WERNER Frères

LE DÉMONTE-PNEU TALBOT *le plus pratique*

PNEUMATIQUES TALBOT
La dernière Nouveauté de l'année pour Voitures Automobiles
159 — AVENUE MALAKOFF — 159 — PARIS

Prière de mentionner la " Vie au Grand Air " en écrivant aux Annonciers.

Le Gérant : G. Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété